

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА імені О. М. БЕКЕТОВА

О. П. Коюда

ЕКОНОМІКА МІСТА

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

*(для студентів усіх форм навчання
освітнього рівня «бакалавр» спеціальності 051 – Економіка)*

Харків
ХНУМГ ім. О. М. Бекетова
2019

Коюда О. П. Економіка міста : конспект лекцій для студентів усіх форм навчання освітнього рівня «бакалавр» спеціальності 051 – Економіка / О. П. Коюда ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. – 115 с.

Автор канд. екон. наук, доц. О. П. Коюда

Рецензент

Н. М. Матвєєва, кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки підприємств, бізнес-адміністрування та регіонального розвитку (Харківській національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова

Рекомендовано кафедрою економіки підприємств, бізнес-адміністрування та регіонального розвитку, протокол № 1 від 30.08.2017.

© О. П. Коюда, 2019

© ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019

ЗМІСТ

Вступ	4
Тематичний план навчальної дисципліни.....	5
Змістовий модуль 1 Економічне значення місторегулювання	
та розвиток міст	7
Тема 1.1 Введення в економіку міста	7
Тема 1.2 Моделювання зростання та розвитку міст	25
Тема 1.3 Морфологія економічного простору міста	38
Тема 1.4 Структурна організація території міста.....	45
Тема 1.5 Функціональна організація економічного простору міста...	58
Змістовий модуль 2 Житлово-комунальне господарство в економіці	
міста.....	68
Тема 2.1 Інфраструктура сучасного міста	68
Тема 2.2 Міський ринок нерухомості.....	78
Тема 2.3 Соціальна інфраструктура міста.....	99
Тема 2.4 Планування економічного розвитку міста.....	104
Список рекомендованої літератури.....	114

ВСТУП

Сучасна цивілізація – це насамперед цивілізація міста. Містам належить провідна роль у розвитку людського суспільства. На всіх етапах розвитку людського суспільства вони відігрівали, відіграють і, імовірно, будуть відігравати і прогресивну роль в науці, культурі, техніці, економіці.

Вивчення закономірностей розвитку та розміщення виробництва у взаємозв'язку з розселенням дає змогу правильно визначити шляхи розвитку малих і середніх міст, обмеження зростання великих. Виокремлення економіки міста як предмета економічних досліджень має важливе значення для кращого використання створеного виробничого, наукового та інфраструктурного потенціалу.

Численні суб'єкти економічного життя, що перебувають на різних поверхах соціально-економічної ієрархії, потребують знань просторової організації виробничого, соціального й культурного функціонування міста та системи міст. Пізнання особливостей і закономірностей розвитку міст необхідно для пояснення процесу їх зростання та розміщення, підвищення ефективності їх формування.

Конспект лекцій складено з метою допомоги студентам усіх форм навчання економічних спеціальностей при підготовці до занять, заліків та іспитів із курсу «Економіка міста».

ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

Мета викладання навчальної дисципліни «Економіка міста» є формування системи теоретичних та практичних навичок щодо функціонування та розвитку міст, їх взаємозв'язків з іншими територіями та ефективного управління житлово-комунальним господарством.

Завдання навчальної дисципліни «Економіка міста» є формування у студентів належного рівня знань про економічні особливості місторегулювання та систему управління соціально-економічним розвитком на місцевому рівні; пошук шляхів розвитку інфраструктури та житлово-комунального господарства міста.

У результаті вивчення навчальної дисципліни студенти повинні:

1) знати: предмет і завдання дисципліни; зв'язок між теоретичними аспектами просторової та регіональної економіки й економіки міста; основні моделі економічного зростання та розвитку міста; фактори та проблеми соціально-економічного розвитку міст; інструменти місцевого економічного розвитку та методи прогнозування розвитку міст; засоби та методи функціонування систем життєзабезпечення міст;

2) вміти: визначати особливості організації та ефективність функціонування різних напрямків економіки міста; обґрунтувати управлінські рішення щодо соціально-економічного розвитку міста та його інфраструктури; оцінювати результати діяльності підприємств житлово-комунального господарства; здійснювати пошук резервів підвищення ефективності управлінських рішень щодо розвитку інфраструктури міста;

3) мати компетентності: здатність до планування розвитку міських територій з урахуванням їхньої структури та інших особливостей; здатність до раціонального використання ресурсів у процесі забезпечення сталого розвитку міст; набуття навичок у сфері обґрунтування економічних рішень, що

стосуються розвитку міст; вміння, що стосуються ефективного управління територіальним розвитком міст та раціонального використання наявних міських ресурсів; робити економічно-обґрунтовані висновки.

Вивчення дисципліни направлене на засвоєння уявлень про закономірності виникнення, становлення та сучасного розвитку міст та вивчення закономірностей розміщення різних галузей економіки в містах.

Таблиця 1 – Структура дисципліни «Економіка міста»

Змістові модулі та теми	Кількість годин									
	денна форма					заочна форма				
	усього	зокрема				усього	зокрема			
		лек	лаб	пр	срс		лек	лаб	пр	срс
Змістовий модуль 1Економічне значення місторегулювання та розвиток міст										
Тема 1	16	4	–	2	10	16	1	–	–	15
Тема 2	19	4	–	5	10	17	–	–	1	16
Тема 3	9	2	–	2	5	17	1	–	1	15
Тема 4	20	4	–	5	11	9	–	–	1	8
Тема 5	11	2	–	3	6	10	1	–	–	9
Разом за ЗМ1	75	16	–	17	42	69	3	–	3	63
Змістовий модуль 2. Житлово-комунальне господарство в економіці міста										
Тема 6.	19	5	–	4	10	16	1	–	–	15
Тема 7.	18	4	–	4	10	16	–	–	1	15
Тема 8.	18	4	–	4	10	17	1	–	1	15
Тема 9.	20	5	–	5	10	17	1	–	1	15
Разом за ЗМ 2	75	18	–	17	40	66	3	–	3	60
Індивідуальне завдання – контрольна робота										
Індивідуальне завдання (ІЗ) – КР	–	–	–	–	–	15	–	–	–	15
Усього годин	–	–	–	–	–	15	–	–	–	15
Разом	150	34	–	34	82	150	6	–	6	138

Тематика курсу «Економіка міста»:

Змістовий модуль 1 Економічне значення місторегулювання та розвиток міст

Тема 1.1 Введення в економіку міста.

Тема 1.2 Моделювання зростання та розвитку міст.

Тема 1.3 Морфологія економічного простору міста.

Тема 1.4 Структурна організація території міста.

Тема 1.5 Функціональна організація економічного простору міста.

Змістовий модуль 2 Житлово-комунальне господарство в економіці міста

Тема 2.1 Інфраструктура сучасного міста

Тема 2.2 Міський ринок нерухомості

Тема 2.3 Соціальна інфраструктура міста

Тема 2.4 Планування економічного розвитку міста

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1 ЕКОНОМІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ МІСТОРЕГУЛЮВАННЯ ТА РОЗВИТОК МІСТ

Тема 1.1 Введення в економіку міста

1. Основні визначення дисципліни «економіка міста»

Головний критерій, яким керуються усі економічні суб'єкти при виборі місця розташування – це благо. У житті практично все міряється кількістю благ у певних їхніх проявах (матеріальне, духовне тощо). Блага поділяються на матеріальні (робота (зарплата), сучасне житло, рівень життя) та духовні (культура, охорона здоров'я, освіта тощо).

Місто виступає як місце концентрації безлічі благ, тобто місто можна розглядати в якості пропозиції, а населення в якості попиту. У такому осмисленні зрозуміло, чим місто привабливіше, тому в містах присутні умови, що відповідають сучасним стандартам життя, які надають можливість раціональніше розвивати потенціал суспільства загалом і потенціал економічного суб'єкта зокрема. Тобто, рівень благ значно вище, ніж в інших поселеннях.

Наявність у місті таких інститутів, як освітні, культурні, з охорони здоров'я, наукові тощо підвищують конкурентні переваги останнього перед селом.

Роль міста полягає в кількісному та якісному збільшенні благ, які генеруються містом і особливо якості рівня життя суспільства, яке проживає на цій та прилеглій території.

Місто традиційно вважається об'єктом міждисциплінарного вивчення. Воно завжди було об'єктом вивчення містобудівників, архітекторів, юристів, екологів, містоведів, економістів.

Виокремлюють три основні рівня знання про міста:

1) загальний (філософський рівень), в межах якого місто розглядається як філософське явище;

2) рівень монодисциплінарних досліджень (географічний підхід, містобудівний або архітектурний підхід, соціологічний підхід, історичний підхід, маркетинговий підхід, юридичний підхід), в межах якого вивчається один з аспектів існування міста;

3) рівень конкретно-емпіричних досліджень.

Така різноманітність підходів обумовлено складністю та багатогранністю процесів, що виникають у місті. Місто, забезпечивши відносну самостійність більшості відтворювальних процесів, відокремилось у суспільстві й перетворилось у цілісний складно організований організм.

«Містами» у різні епохи та в різних країнах називали явища з дуже різним вмістом і різноманітними ознаками. Тому місту даються найрізноманітніші визначення. Розглянемо деякі з них.

Згідно з кількісною теорією, «містом називається значне і тривале скупчення людей на порівняно незначній території». Політично-адміністративна теорія підходить до поняття міста з правової точки зору й визнає містом «поселення з певною територією, якому державною владою присвоєні особливі адміністративні права». Соціальна теорія додає до формально-політичної ознаки більш істотної ознаки – внутрішньої громадської структури міста. Відповідно до цієї теорії, «місто – це місце, пристосоване для спільного проживання соціальної групи складного характеру, внутрішньо

диференційоване та яке отримало певну правову форму». В економічній літературі поширене визначення, згідно з яким «місто – це поселення людей, практикуючих інтенсивний поділ праці». У кожному з наведених визначень можна знайти свої переваги й недоліки. Ідеального визначення для всіх існуючих міст із їхніми різними і суперечливими ознаками дати не можна.

Сучасне поняття міста трансформується та розвивається в економічному, просторовому й соціально-демографічному аспектах. Залишається тільки статистико-адміністративне визначення міста, але воно досить різне в різних країнах.

Отже, до поняття «місто» можна підійти з різних точок зору та його визначення залежить від мети дослідження. В економічному сенсі місто, міське поселення – це насамперед населений пункт, не пов'язаний по переважному роду занять мешканців із сільським господарством. Незважаючи на наявність окремих сільськогосподарських міст, ця ознака на сьогодні є відбірковою, заснованою на глибоких відмінностях індустріальної та хліборобської праці.

Місто – населений пункт, який досяг певної людності (зазвичай не менше 2–5 тис. осіб) і виконує переважно промислові, транспортні, торговельні та адміністративно-політичні функції.

Будучи формою розселення людей на території, місто традиційно асоціюється не тільки з місцем, де зосереджується несільськогосподарська діяльність, але й з місцем, де скупчується населення, концентрується житло, схрещуються дороги, тобто є центром у мережі розселення.

Місто можна вивчати як складну («велику») систему, оскільки воно складається з безлічі якісних компонентів (підсистем, структур, об'єктів), пов'язаних між собою різними видами відносин і зв'язків. Наприклад, можна виокремити економічну, соціальну, організаційно-управлінську, просторову підсистеми. Будучи частиною цілого й підкоряючись цілісній системі, кожна з підсистем має відносну самостійність, внутрішню структуру, власні ознаки,

інтереси, ритми функціонування. Це зумовило те, що місто вивчалось з точки зору окремих підсистем, зокрема економічної, що не дає цілісної картини.

Предметом вивчення економіки міста як наукової дисципліни є міські соціально-економічні процеси. При цьому саме місто розглядається як складна соціально-економічна просторова система.

Складність вивчення економіки міста обумовлена складністю та суперечливістю самого феномена «місто». Ця складність зумовлена як багатогранністю та багатофакторністю самого феномена міста й кожного з його складників, так і різноманітністю форм існування міста.

Сучасне місто – це корпорація жителів і водночас, це одиниця в адміністративно-територіальній системі. Місто є особливим видом місцевої громади, з особливими, що відрізняють його від інших видів, характеристиками.

Складність визначення поняття «місто» обумовлена:

- багатогранністю та багатофакторністю самого феномена міста й кожної з його складових;
- динамізмом, мінливим характером розвитку міста, як в цілому, так і його компонентів, у часі та просторі;
- різноманітністю форм існування міста.

Виокремлюють такі критерії визначення міста:

Офіційний статус міста. Місто розглядається як особлива одиниця в системі адміністративно-територіального поділу («юридичне місто»), тобто місто це великий населений пункт, який є особливою одиницею в системі адміністративно-територіального поділу. Межею, що відокремлює місто від сільської місцевості є міське середовище.

Специфіка просторового відокремлення міста. Виокремлюють додаткові ознаки міста: розташування в центрі комунікацій, довготривалість просторової організації, різноманітність архітектурно-планувального комплексу («фізичне місто»). Місто – довгострокове скупчення людей та

їхнього житла, що займає значний простір і розташоване в центрі великих комунікацій.

Специфічні (міські) види діяльності. Визначення міських видів діяльності відбувається: через зосередження функцій неземлеробського характеру та через своєрідність діяльності (інтенсивність, різноманітність, інтеграція). Місто – великий населений пункт, мешканці якого зайняті головним чином у промисловості і торгівлі, а також у сферах обслуговування, управління, науки, культури. Місто це зазвичай адміністративний і культурний центр навколишнього району («економічне місто»).

Кількісні ознаки міста. Місто становить соціально просторовий комплекс, який характеризується значними розмірами й щільністю населення. Існують певні відмінності у числових критеріях визначення міста (щодо мінімальної кількості жителів) в різних країнах (табл. 2):

Таблиця 2 – Числові критерії визначення міста в різних країнах

Країна	Чисельність мешканців, осіб.
Франція, Португалія, Аргентина	не менше 2 тис.
США, Таїланд	не менше 2,5 тис.
Іспанія, Греція	10 тис.
Данія, Швеція	не менше 200
Бразилія, Болівія, Коста-Рика, Гаїті, Гондурас	не використовують числову ознаку
У колишньому СРСР	12 тис.

Місто як специфічне середовище життєдіяльності людини. Місто є безпосереднім середовищем життєдіяльності людини, а його населення, утворюючи специфічну соціальну спільність – спільність за поселенням, виявляється безпосереднім середовищем індивіда.

Міське середовище – це середовище повсякденної життєдіяльності населення, яке включає характер трудової діяльності людини (робочий, підприємець, банкір тощо), організацію повсякденної діяльності на території

міста (частота відвідування тих чи інших об'єктів у місті, вибір місця проживання, роботи та дозвілля тощо), особливості демографічної поведінки (народжуваність, смертність тощо) та інше.

Виділяють наступні категорії сприйняття та оцінки міста: фізіологічний комфорт, безпеку, можливість орієнтації, функціональні зручності, естетична довершеність. З ними пов'язані п'ять сфер життєдіяльності людини: трудова діяльність, суспільно-політична активність, сімейно-побутова діяльність, споживання матеріальних і духовних благ, підтримання та зміцнення здоров'я.

Екологічний підхід визначення міста. «Екополіс» («екомісто») – місто, що є органічною частиною навколишнього природного середовища.

Місто з точки зору дихотомії (протиставлення) «місто – село». Місто як вид розселення протиставляється сільському поселенню, таке протиставлення спирається на ті принципи, які були сформульовані марксистами, які вважали, що становлення міста є результатом процесу суспільного розподілу праці, зокрема, між землеробством і ремеслом. Прихильники цього підходу використовують таке визначення міста, подане в роботах К. Маркса та Ф. Енгельса: «Місто ... становить собою факт концентрації населення, знарядь виробництва, капіталу, насолод, потреб, тоді як у селі спостерігається діаметрально протилежний факт – ізолюваність і роз'єднаність».

Відповідно до зазначеного вище, «село» – це поселення, мешканці якого займаються переважно сільськогосподарським виробництвом, а місто – це насамперед більш велике поселення, ніж «село», мешканці міста зайняті переважно в промисловості, торгівлі, а також сферах обслуговування, управління, науки та культури. Однак визначення кордону між сільським і міським поселенням формується досить випадково і варіюється серед країн, роблячи складними статистичні порівняння.

Також протиставляють міський та сільський спосіб життя. «Міський» спосіб життя – це швидкий темп життя, активна участь у культурних подіях, користування «міськими» послугами, і, водночас, погана екологічна ситуація,

транспортна проблема. На противагу йому «сільський спосіб життя» – неспішний, розмірений, ближчий до природи (табл. 3).

Таблиця 3 – Місто з точки зору дихотомії «місто-село»

Місто	Село
Чисельність жителів досить велика	Чисельність жителів невелика
Просторове розміщення охоплює значну площу	Просторове розміщення охоплює незначну площу
Висока концентрація населення /компактність проживання	Низька концентрація населення
Різноманітність архітектури	Одноманітність архітектури
Просторова відособленість, закритість	Відкритий простір
Переважно – несільськогосподарська діяльність	переважно – сільськогосподарська діяльність
Відносно різноманітні види діяльності	Відносно однотипні види діяльності
Різноманітність соціальних груп. Соціальні проблеми загострені	Відносна однотипність соціальних груп
Почуття спільноти (самоідентифікація індивіда з місцевою громадою) розвинене слабо	Почуття спільноти розвинене сильно

Таке різке розходження в житті міста і «села» було типовим для XIX-го та початку XX-го століття. На сьогодні завдяки науково-технічному прогресу в галузі транспорту, засобів комунікацій (радіо, телебачення, телефон, факс, електронна пошта тощо), поширенню «міських» побутових зручностей, міських життєвих стандартів (каналізація, гаряче водопостачання тощо) на сільську місцевість, ця різниця починає стиратися. Ця тенденція посилюється завдяки процесу міграції міських жителів в передмістя (субурбанізація), а також розміщення промислових підприємств в сільських населених пунктах. На жаль, сільські населені пункти все ще сильно відстають від міст за рівнем життя місцевого населення.

Грань між містом і «селем» стає все більш нечіткою, але місто як вид розселення все ще має низку специфічних ознак, що відрізняють його від інших видів розселення, таких як особливий адміністративний статус, переважання специфічних «міських» видів діяльності тощо.

Загальне уявлення про місто ґрунтується на видимих розмірах. Науковий підхід, відповідно до перелічених вище критеріїв визначення міста, розглядає місто в його трьох основних проявах: юридичному, фізичному, соціально-економічному.

Юридичне місто (адміністративне місто) – місто, адміністративні кордони якого закріплені законом, таке місто управляється як єдине ціле.

Фізичне місто (географічне місто, «реальне місто», «місто з цегли та цементу») – це територія з суцільною забудовою, що включає юридичне місто та зовнішнє оточення, яке прилягає до нього. З часом розрив між юридичним і фізичним містом збільшується.

Соціально-економічне місто (економічне місто, біосоціально-економічне місто, місцеве співтовариство або сукупність тісно взаємопов'язаних місцевих громад) – порівняно відособлена сукупність соціальних і економічних структур, що знаходиться на одній території, пов'язана специфічним культурним середовищем і характеризується наявністю спільних інтересів. Соціально-економічне місто включає в себе фізичне місто й територію, на яку воно впливає.

Згідно з переліченими вище визначеннями, виокремлюють такі основні зовнішні кордони міста:

- адміністративний (юридичний), тобто кордон муніципального утворення;
- географічний, який охоплює зону суцільної міської забудови;
- економічний, який визначається зоною економічного впливу міста.

Усі три «міста» нерозривно пов'язані й утворюють єдиний організм. Під час дослідження міста не можна ігнорувати жодного з цих понять, хоча в

нашому випадку пріоритетним буде дослідження соціально-економічного міста.

Отже, місто – це населений пункт, який досяг певної людності (зазвичай не менше 2–5 тис. осіб) і виконує переважно промислові, транспортні, торговельні та адміністративно-політичні функції.

2. Генезис міста: теорії виникнення міст

Міста виникали на певному етапі розвитку суспільства – у рабовласницьку епоху. Перші міста виникли 5–12 тис. років тому в дельтах Тигра, Євфрату, Нілу, пізніше – в Середземномор'ї, на Близькому Сході, в Китаї, Індії. Єдиної теорії виникнення міст не існує. Виокремлюють такі теорії: теорія виникнення міст «за індивідуальною залізною волею», гільдійська теорія, теорія соціального захисту, теорія ринку, теорія природного розвитку сільських поселень та інші.

Теорія виникнення міст «**за індивідуальною залізною волею**» стверджує первинність адміністративного міста, що виникає по волі «государя». Вона стверджує, що найважливішим приводом для виникнення міст була всесильна воля вождя племені, який змушував своїх рабів, а найчастіше членів переможеного племені, будувати для нього неприступні стіни, що оточують значний простір, над яким домінував палац деспота. Тут оселявся він сам, його воїни, раби, і звідси він панував над навколишнім населенням. Місто будувалося для стратегічного панування над племенем. Міста виникли за примхою деспота, якщо вони не мали економічних передумов, зникали так само швидко як і виникали. Таке містоутворення було типовим для Стародавнього Сходу.

Добра воля. Дещо по-іншому виникали міста в епоху Стародавньої Греції та античного «поліса». Греки й римляни спочатку вели чисто сільський спосіб життя, але потім ці племена в значній своїй частині залишили сільське життя, влаштувалися в міста та влаштували за міцними стінами вільну громаду

не тільки й не стільки за наказом впливових володарів, а й по добрій волі. Такі міста укладали між собою союзи, які, з одного боку, засновували колонії, що повторюють цей устрій усередині країн. Так влаштувалася ціла система муніципальної-політичного співжиття. В основі вона має економічну причину: неможливо жити та займатися осілим землеробством поза захисту укріплених центрів, куди хліборобське населення рятувалося в разі нападу ворогів.

Гільдійська теорія стверджує, що міста утворилися з міських гільдій, тобто особливих професійних корпорацій.

Теорія соціального захисту стверджує, що причиною виникнення міста була потреба в захисті від зовнішніх завойовників. Міста-держави греків і римлян були й містами-фортецями. Міста оточувалися кам'яними або дерев'яними стінами. На користь цієї теорії говорить і сама етимологія слова «місто» (обгороджене місце) і латинських слів *urbs* (це слово одного кореня з *orbis* – коло, окружна стіна), *castrum* і *castellum* (замок і місто). Але стіни не були обов'язковою ознакою початкового міста, і часто присутність військового гарнізону або лицарська військова повинність захищали його від нападів. Так, у спартанських містах ніколи не було стін, стіни Афін з'явилися значно пізніше, ніж було засновано місто.

Теорія ринку, яка серед причин виникнення міста розглядає, насамперед, природні економічні процеси, передусім торгівлю. Відповідно до цієї теорії місто виникає саме з ринку, який дав вигляд міському строю. Ринок – не тільки основний елемент, без якого місто виникнути не може, не тільки характерна ознака епохи міського (цехового) замкнутого господарства, де всі відносини як між містом і селом, так і між окремими групами міських жителів відбуваються в певному місці, але він становить собою прототип, який дав свій вигляд міському строю: ринкове право перетворилося в загальноміське, ринковий суд – у міській. Прихильники цієї теорії стверджують, що ринок перетворюється в місто, коли тимчасові й перехідні відносини ринку стають постійними.

Теорія природного розвитку сільських поселень стверджує, що поява міст є закономірним наслідком просторового й економічного розвитку (збільшення) сільських поселень. На жаль, ця теорія не відповідає на питання: у який спосіб із сільських угруповань, які повинні були виходити зі звичного для них побуту й будувати свої поселення за звичним для них типу з'явилося щось зовсім нове – місто, і як пояснити появу міст «на порожньому місці».

Сучасна концепція генезису міст стверджує, що рушійними силами зародження міст можуть бути тільки потреби, мотиви й інтереси людей. Вона пов'язує появу та зростання міст розростанням чисельності населення Землі. Люди, рухомі своїми потребами заснували та створили міста. А так як насущні потреби людини дуже різноманітні, мінливі, суперечливі, то й причини виникнення міст настільки ж різноманітні.

Виокремлюють такі причини виникнення міст:

- потреба в захисті;
- торгівельна діяльність;
- фінансова діяльність;
- важливість задоволення культурних і духовних потреб (релігійні міста, університетські міста тощо);
- потреба в оздоровленні, відпочинку й лікуванні;
- потреба у виконанні адміністративних функцій;
- потреба в організації виробництва знарядь праці та предметів споживання.

Місто можна охарактеризувати відносно компактним просторовим розташуванням населення, виробництва, органів управління (державного, муніципального, соціального), житла, інфраструктури тощо. Таке компактне розташування є однією з причин існування міста, оскільки спостерігається так званий *агломераційний ефект* – економія, обумовлена територіальною близькістю підприємств, установ, концентрацією різних інститутів на одній території.

3. Класифікація та типологія міст

Виокремлюють соціологічні та економічні ознаки міста.

Соціологічні ознаки: значна концентрація людей на певній території; інтенсивне й перманентне (постійне, безперервне) зростання міста; зростання площі міста; зростання щільності населення.

Щільність населення в межах одного міста нерівномірна та має тенденцію зменшуватися у процесі віддалення житлових кварталів від центру. Вона нерівномірна також і в різних містах. Для обліку щільності вживаються три масштаби:

- 1) кількість населення, що припадає на 1 м^2 ;
- 2) кількість населення, що припадає на одну житлову будову й одну кімнату;
- 3) середні квадратура й кубатура житлового приміщення;

Соціальні групи розподіляються по місту, проживаючи в певних, уподобаних ними кварталах і вулицях. Вони керуються цінами на квартири, близькістю до місць занять, смаками тощо.

Економічні ознаки: зайнятість міських жителів переважно в обробній промисловості або торгівлі, а також у видобувній промисловості; відірваність від сільського господарства (хоча міста можуть мати в своєму складі зайнятих сільським господарством); інтенсивний поділ праці; безперервне зростання міської ренти. Міська рента – дохід, що отримується від користування землі під житловими господарськими або діловими будівлями та спорудами.

Використовується також така типологія міського розселення:

1. Центральне місто – муніципальна одиниця, у якій зосереджена основна громадська й економічна діяльність усього муніципального утворення. Воно є, здебільшого, самодостатнім містом, але таким, яке останнім часом сприяло розвитку периферійної забудови, що не вміщається в його адміністративних кордонах.

2. Місто-сателіт або передмістя є населеним пунктом, що прилягає до більшої муніципальної одиниці. Будучи самостійною адміністративною одиницею, місто-сателіт в тою чи іншою мірою залежить у своєму економічному та культурному житті від центрального міста. Виокремлюють два види міст-сателітів: «спальний» (передмістя-споживачі) та «промисловий» (передмістя-виробники).

Відповідно до цільових установок, зважаючи на ті чи інші концепції утворення міст, що визначають роль і значення міських поселень у суспільстві, типологія міст може спиратися на такі чинники:

1. Людність (кількість населення). Кількісна класифікація (за величиною).

Прийнято вважати, що розмір міста зумовлює характер його проблем. У літературі зустрічається досить багато класифікацій міст за чисельністю населення. Однак більшість із них ніяк не обґрунтовано економічно та слугує лише цілям статистичного розподілу та адміністративного поділу.

Визначені відповідно до класифікації кількісні рубежі пов'язані зі зміною якісного характеру. Наприклад, при досягненні 100 тис. осіб помітно знижується частка промисловості в функціональній структурі, а міста з чисельністю 1 млн. осіб потребують метро. Дослідники визначили ще один рубіж – 20 тис. мешканців. Риси, властиві молодому місту, і повною мірою виражені у міст саме цієї категорії. Тому виокремлюють міста з 20–50 тис. мешканців.

2. Структурно-морфологічний фактор (на основі опису ознак планування та забудови міст) виокремлюють:

– *західноєвропейське місто*: корінням сягає часів Римської імперії. У центрі – ринкова площа, ратуша, собор, від центру радіально розходяться вузькі вулиці старого міста;

– *північноамериканське місто*: відрізняється специфічними рисами, насамперед своєю молодістю. Властиве чітке прямокутне планування з Діловим

центром (даунтаун), в інших частинах міста – малоповерхові будинки індивідуальної забудови;

– *арабське місто*: поділяється на нову та стару частини. Ядром старої частини зазвичай слугує фортеця (цитадель), її тісним кільцем оточують квартали старого міста. Головна прикраса – барвисті базари;

– *латиноамериканське місто*: створювалося як колоніальне місто за єдиним планом, який Іспанія та Португалія розробили для своїх володінь. Центральна частина схожа на центр європейського міста. На околицях утворилися пояса злиднів, у яких проживає 30–50 % населення міста;

– *африканське місто*: утворювалось під впливом європейської колонізації, привнесеної нею релігії – християнства, а також пізніше – мусульманства. Поєднуються споруди європейського типу зі східними базарами, мечетями та жебрацькими кварталами.

3. Якість міського середовища. Типологія міст за якістю міського середовища відображає нове трактування функцій міст, при якій міста розглядаються як місце життєдіяльності людини.

Якість життя населення міста – це інтегральне поняття, що характеризує ступінь комфортності життя та діяльності людини в трьох основних аспектах: економічному, екологічному та соціальному. Якість життя становить суб'єктивну концепцію, воно залежить від особливостей культури й ціннісної орієнтації. Проведені дослідження якості життя присвячені співставленню та класифікації міст із точки зору рівня доходів і зайнятості населення, соціального та природного середовища, фізичного й духовного здоров'я населення, тривалості освіти та її якості, соціального порядку й громадської безпеки, розвитку, демократії, соціальної справедливості, можливостей рекреації та відпочинку.

4. Адміністративно ієрархічний фактор (головним критерієм є офіційний статус міста), тобто з точки зору адміністративної ролі міста.

Класифікація впливає зі структури держави, його законів і звичаїв.

Зазвичай, місце резиденції глави держави, законодавчих установ виконавчої влади називається столицею держави. Якщо держава розділена на складові частини (автономні краї, провінції, штати, області, округи тощо), то в кожній із цих частин зазвичай існує своє головне місто, тобто адміністративний центр, місце резиденції голови політичної або адміністративної одиниці з підлеглими йому установами. В Україні виокремлюють: столицю, обласні центри, районні центри, інші міста.

Провідна адміністративно-політична роль міста іноді не збігається з його соціально-економічною роллю, і великий торгово-промисловий центр може мати більше населення та бути економічно сильніше державної столиці або головного міста провінції, наприклад, Нью-Йорк у багато разів більш людний і економічно потужний, ніж офіційна столиця Вашингтон. Однак зазвичай адміністративно-політична і соціально-економічна роль міста збігаються.

5. Полікритеріальний фактор (заснований на одночасному використанні кількох різнорідних критеріїв). Головними критеріями цього типологічного поділу є: розмір міста (за чисельністю населення), економічні функції (структура зайнятості), генетичні ознаки (вік міста), зв'язок (вплив) із прилеглою територією, адміністративний статус, характер розвиненості інфраструктури.

4. Урбанізація, міська агломерація, мегаполіс

Розвиток світової системи розселення характеризується збільшенням значущості міст, тобто посиленням процесів урбанізації. У сучасній літературі склалося два основних підходи до визначення урбанізації.

Перший – традиційний, що характеризує урбанізацію як кількісне зростання міст, через приплив населення з села в місто й зосередження виробництва в міських поселеннях. Другий – ширший, порівняно новий, який розглядає урбанізацію як складний, багатосторонній, суперечливий соціально-економічний та історичний процес підвищення ролі міст у розвитку

суспільства, який охоплює зміни в розміщенні виробничих сил, у розселенні населення, його соціально-демографічну структуру, способі життя і культурі.

Головним, але не єдиним показником урбанізації є зростання чисельності міського населення. Залежно від кількості міського населення (рівень урбанізації) країни поділяються на високоурбанізовані (рівень урбанізації >50 %), середньоурбанізовані (від 20 % до 50 %) і слабоурбанізовані (<20 %).

Урбанізація проявляється в зовнішньо зримих і конкретних формах і вимірюється сукупністю кількісних і якісних показників, а саме величина й питома вага міського населення; поява нових міст і якісна зміна раніше сформованих; щільність міського населення та щільність міст; прискорений розвиток великих міст (питома вага населення, яке проживає у великих містах і питома вага великих міст у загальній кількості міст); напрямки і розміри міграційних потоків (село – мале місто – велике місто); формування та розвиток міських агломерацій, мегалополісів та інших групових форм розселення; розширення міських територій; поширення міського способу життя, урбанізація села.

Просторово-тимчасове поширення урбанізації включає такі етапи:

- початковий етап характеризується локальними процесами урбанізації та охоплює низку країн Західної Європи та Північної Америки з кінця XVIII до кінця XIX століть, тут виокремлюються такі тенденції: швидке зростання міського населення порівняно з сільським; швидше зростання великих міст порівняно з середніми і середніх порівняно з малими;

- наступний, переважно планетарний етап урбанізації зайняв першу половину XX століття. Швидке зростання міст і міського населення охоплює більшість регіонів світу, набуває стійкого характеру в глобальному розвитку. На цьому етапі були найбільші темпи індустріалізації, зростання промислового виробництва. Міський спосіб життя став поширюватися на сільську місцевість. У містах отримують розвиток культурна, політична та інші функції.

Виникає така форма розселення, як міська агломерація, що становить компактну просторову групу поселень (насамперед міських), об'єднаних різноманітними інтенсивними зв'язками (виробничими, побутовими, культурними, трудовими, рекреаційними) у складну багатокomпонентну динамічну систему.

Глобальний етап урбанізації (сучасна урбанізація) почався в другій половині ХХ століття та органічно пов'язаний із НТР.

Цьому етапу загалом властивий переважно інтенсивний характер урбанізації. Її рушійні сили – науково-технічний і соціальний прогрес, досягнення в наукомістких виробництвах, інформатиці, засобах комунікації тощо. Культура стає масовим явищем. Міський спосіб життя поширюється на сільську місцевість, одночасно посилюються і протиріччя між штучним міським середовищем і природним. Урбанізація постає вже як суперечливий багатосторонній соціально-економічний і соціально-культурний процес.

Стадіальний підхід до еволюції урбанізації на основі використання теорії М. Д. Кондратьєва та ідей Дж. Джібса розглядає урбанізацію як циклічний процес, який на певному етапі суспільного розвитку як би повертається на вихідну точку, починається новий цикл на якісно новому рівні. Цей підхід виокремлює чотири стадії урбанізації.

Урбанізація – абсолютна й відносна централізація, коли зростання ядра міста домінує, а вся агломерація зростає.

Субурбанізація – децентралізація, коли скорочення населення ядра міста призводить до зменшення населення у всій агломерації (процес відтоку населення й переміщення виробництва та сфери послуг із великих міст у передмістя).

Дезурбанізація – абсолютна й відносна децентралізація, тобто випереджальне зростання економічної активності на неагломераційних просторах, у сільській місцевості, у малих і середніх містах.

Реурбанізація – централізація, коли частка населення в ядрі міста відносно населення всієї агломерації знову зростає тобто перебудова й оновлення функцій великих міст в зв'язку з переорієнтацією регіональної політики на вирішення проблем, пов'язаних з внутрішніми ареалами міст і агломерацій, досягненнями в реабілітації середовища великих міст.

Сучасний етап урбанізації характеризується появою агломерацій і мегалополісів.

Міська агломерація – компактна й порівняно розвинена сукупність взаємодоповнюючих один одного міських і сільських поселень, що групуються навколо одного або декількох міст-ядер і об'єднаних різноманітними й інтенсивними зв'язками (це той ареал, той простір потенційних і реальних взаємодій, в яке вписується тижневий життєвий цикл більшості жителів сучасного великого міста та його супутникової зони).

До головних властивостей агломерації належать:

- компактність територіально близьких поселень;
- концентрація населення, виробничої діяльності та сфери послуг;
- неоднорідність території за функціями та їхньою щільністю (складна функціональна та просторова структура);
- компліментарність (взаємодоповнюваність) видів діяльності та територіальних одиниць у міській агломерації (що зумовлює розвиток зв'язків усередині агломерації);
- динамізм розвитку (темпи розвитку міських агломерацій вище темпів розвитку міст загалом).

Міські агломерації можна розподілити за низкою ознак:

За величиною, міські агломерації можна розподілити на чотири типи (основна типологічна ознака – показник людності міста): найбільші – понад 1 000 тис. осіб; великі – 500–1 000 тис. осіб; великі – 250–500 тис. осіб.; середні – 100–250 тис. осіб.

За рівнем сформованості, розвиненості зовнішньої зони: найрозвиненіші; високорозвинені; розвинені; слаборозвинені.

За темпами розвитку: нединамічні (середньорічні темпи зростання міського населення за 20 років нижче 1 %); слабодінамічні (1–2 %); середньодінамічні (2–4 %); високодінамічні (4–5 %); осободінамічні (більше 5 %).

За структурою (типологічна ознака – кількість ядер): моноцентричні (мають одне ядро) та поліцентричні (мають кілька порівняно незалежних ядер).

Найбільшою формою розселення, яка утворюється внаслідок зрощення, злиття великої кількості сусідніх міських агломерацій, є мегаполіс.

Мегалополіс, хоча й виникає внаслідок злиття міських агломерацій, не є їх простою сумою, це урбаністичне утворення особливого роду. Площа мегалополіса становить близько 100 тис. км², кількість мешканців – десятки мільйонів осіб. Мегалополіс не становить суцільну міську забудову, приблизно 9/10 його площі займають відкриті простори. Тому щільність населення в мегалополісі нижче, ніж у великих міських агломераціях.

Термін «мегаполіс» був застосований для позначення суцільної міської забудови протяжністю понад 1 000 км, а шириною місцями до 200 км уздовж Атлантичного узбережжя США, пов'язаних між собою агломерацій Бостона, Нью-Йорка, Філадельфії, Балтімора та Вашингтона, який надалі отримав і особисте ім'я – Босваш.

На сьогодні в світі налічується близько десятка мегаполісів: три в США (Босваш, Південнокаліфорнійський та Великі Озера); три – в Західній Європі (Рейнсько-Рурський, Паризький, Англійський); два – в Японії (Токіо та Осака).

Тема 1.2 Моделювання зростання та розвитку міст

1. Типологія економічної діяльності міста

Вивчення економіки міста проводиться на основі системного аналізу, який базується на понятті ієрархії як упорядкованої послідовності підпорядкування й ускладнення.

Ієрархія системи міст передбачає, що кожен елемент нижчого рівня підпорядковується центру вищого рівня, які в свою чергу підпорядковуються центру наступного рівня і т.д., аж до головного центру системи (наприклад, головного міста країни).

Доцільно зупинитися на зв'язках економічного характеру, які характеризують функціонування міст як економічних об'єктів (виробництво товарів і послуг, їх споживання та розподіл благ).

Для виявлення економічної ролі міста необхідно вивчити функціонування його просторових структур, їхній вплив на внутрішньоміському, національному та міжнародному рівнях. Як інструмент просторового економічного аналізу використовується поняття «функції міста». Вивчення цих функцій дає змогу виявити специфіку кожного міста. Функціональна типологія міст дає можливість докладнішого дослідження перспектив розвитку кожного міста.

Відомо, що набір соціально-економічних функцій міста визначає його порівняно самостійна економічна «вага» у територіальній конкуренції міст. Для визначення значущості («ваги») міста з урахуванням інтенсивності його функціонування необхідний «інструмент». Одним з таких інструментів є типологія, запропонована А. Фішером (1934р.) й уточнена К. Кларком (1940р.).

До первинного (*primary, primaire*) сектору належить діяльність, пов'язана з отриманням первинних ресурсів, що асоціюються з факторами виробництва типу «земля» (сільське й лісове господарство, рибальство, гірничодобувна промисловість).

До вторинного (*secondary, secondaire*) сектора належать галузі обробної промисловості.

Третинний (*tertiary, tertiaire*) сектор охоплює сферу послуг (які А. Фішер відносив до «нематеріальних» благ). Із загальних позицій економічної теорії виокремлення послуг від діяльності, здійснюваної в обробній промисловості, видається дещо умовним.

З огляду на деяку схожість виробничих операцій, важливих під час вивчення функціонування міст, К. Кларк запропонував включити в третинний сектор також будівництво й деякі види ремісничої діяльності (наприклад, булочні, швейні ательє та ремонт взуття).

Технологічна та організаційна революція, що сприяла появі постіндустріального суспільства, привела й до істотного розмивання меж між вторинним і третинним секторами. Виокремився особливий вид послуг, які, фактично, є проміжними факторами виробництва, наприклад, фінансове обслуговування підприємств, дослідження й оформлення патентів, організація праці, реклама. Вони стають необхідними компонентами у виробництві вторинного сектора. Водночас за типом діяльності вони ближче до галузей третинного сектора, проте у процесі вивчення функцій міст багато авторів вважають за краще виокремлювати їх в особливий четвертинний (*quaternary*, *quaternaire*) сектор, до якого належать фінансове та юридичне обслуговування, інформаційні послуги, організація праці, реклама, управління людськими ресурсами, консалтинг (юридичний, фінансовий) тощо.

Деякі фахівці навіть йдуть далі та пропонують виокремити виділити в особливий п'ятирічний (*quinary*, *quinaire*) сектор послуги для населення, які потребують особливо високого рівня кваліфікації персоналу (освіта, медицина, адміністративне обслуговування тощо).

2. Правило Г. Ципфа

Економічний аналіз системи міст починається з виявлення найважливіших із них, що передбачає попереднє упорядкування міст за значущістю. Як найпростіший показник значущості дуже часто використовують показник чисельності населення міста. Цей показник базується на гіпотезі про те, що економічне значення міста в істотному ступені може бути охарактеризоване сумарним щорічним доходом його мешканців або сумарним рівнем сукупного багатства, яким вона володіє. Далі приймається спрощена

гіпотеза про те, що в межах порівняно однорідної (з економічного розвитку) країни значення цих показників приблизно пропорційні чисельності населення.

Ця закономірність була вперше виявлена Ф. Ауербахом (1913р.), а потім досліджена та доповнена Г. Ципфом (1949р.), її називають «правило Ципфа» або «закон ранг-розмір».

Якщо розташувати всі міста деякої країни в списку в порядку убутання чисельності населення, то населення кожного міста прагне дорівнювати чисельності населення найбільшого міста системи, поділеній на порядковий номер цього міста в ряду ранжування.

$$P_n = \frac{P_1}{n} ,$$

де P_n – населення міста n-го рангу;
 n – порядковий номер (ранг) міста;
 P_1 – населення найбільшого міста.

Ця закономірність була виведена чисто емпірично, і при її перевірці для низки країн виявилась низка істотних недоліків.

У формулу була введена константа g ; також з'ясувалося, що результати застосування правила Ципфа поліпшуються, якщо використовувати не величини людності, а їх логарифми:

$$\ln P_n \approx \ln P_1 - g \ln n ,$$

де g – константа, властива певному періоду часу.

Замість P_1 також може застосовуватися деяка константа.

Порушення цього правила зазвичай пов'язане з діями потужних сил. Наприклад, надзвичайне піднесення столиць Австрії та Португалії над іншими містами своїх країн пояснюється тим, що вони в минулому були столицями великих могутніх імперій.

Застосування правила Ципфа передбачає певну стійкість системи міст у межах єдиного економічного простору.

2. «Гравітаційна» модель Рейлі

При розгляді ієрархії системи міст було відзначено соціально-економічний вплив міста вищого рангу на місто нижчого рангу. Однак правило Ціпфа свідчить, що в будь-якій ніші ієрархії перебуває велика кількість міст одного рангу, які конкурують між собою за ринок збуту в містах нижчих рангів. Інтенсивність такого впливу може бути оцінена за допомогою класичної «гравітаційної» моделі Рейлі (1929р.) – Конверса (1938р.), отриманої на основі емпіричних досліджень міст США і потім застосовувалася при дослідженнях у різних країнах.

Розглядаються два досить великих міста (1 і 2), які борються за ринок збуту деякого малого міста (3). Значення інтенсивності розглянутих двох товарних потоків у це місто (F_{13} і F_{23}) буде прямо пропорційні населенню міст-постачальників і зворотно пропорційні квадрату відстані від кожного з постачальників до ринку збуту (R_{13} і R_{23}):

$$F_{i3} = \frac{\alpha \cdot P_i}{R_{i3}^2},$$

де P – чисельність населення міста постачальника;

R – відстань до ринку збуту;

α – коефіцієнт пропорційності.

Заміна одного міста-ринку на інший при інших рівних умовах призведе до зміни значення α , отже, нове значення α буде відрізнятися від старого пропорційно різниці в ємностях ринку. Ця ємність може бути виражена через чисельність населення.

У підсумку приходимо до загальної формули:

$$F_{ik} = \frac{b \cdot (P_i P_k)}{R_{ik}^2},$$

де b – константа, єдина для всіх парних взаємодій системи міст у межах національного ринку;

i – номер міста-постачальника;

k – номер міста-ринку.

Відстань може надавати різний вплив залежно від розглянутих типів товарів. Тому як показник ступеня вводиться деяке значення параметра g :

$$F_{ik} = \frac{b \cdot (P_i P_k)}{R_{ik}^g},$$

при цьому g визначається емпірично для конкретного національного ринку в конкретний період часу.

Ця модель аналогічна закону всесвітнього тяжіння Ньютона (звідси і її назва). Чисельність населення відіграє в ній роль «економічних мас».

Розглянута гравітаційна модель призначена передусім для визначення зон впливу міст як постачальників товарів і послуг на навколишню сільську місцевість та інші міста країни.

Недоліки гравітаційної моделі. Класична гравітаційна модель зазвичай будується на передумові про те, що між будь-якими двома містами-полюсами простір передбачається абсолютно однорідним: у взаємодію цих двох міст не втручається вплив ніякого міста-супутника, ніякого проміжного центру-посередника. Не враховуються існуючі кордони між державами, тобто додаткові труднощі, пов'язані з митницею.

Показник ступеня для «відстані» змінюється і зі зміною й товарів, і залежно від доходу клієнтури.

Отже, сфера застосування гравітаційної моделі вельми обмежена. Однак більшість дослідників визнають доцільність використання цієї техніки як попередній етап дослідження в поєднанні з іншими дієвими методами.

4. Теорія центральних місць В. Крісталера

Розподіл товарів і послуг на національному та регіональному рівнях традиційно пояснювався функціональної ієрархією, пов'язаною з розмірами міст та з розміром їхнього впливу. Функціональна ієрархія базується на двох концепціях: концепція містоутворюючих та містообслуговуючих функцій та концепція центральних місць.

Теорія центральних місць була розроблена В. Крісталером (1933р.). У його розумінні місто – центральне місце (далі – ЦМ), функція якого – забезпечення навколишнього простору товарами та послугами. Ці товари та послуги відрізняються від міста до міста через їхній «радіус дії». В. Крісталер намагався розглядати місто як місце, де групуються види торгівлі, які мають ринок збуту приблизно однакового розміру.

Концепція базується на понятті «порогового значення» населення зон ринків збуту: виробник повинен подолати мінімально необхідний обсяг виробництва, що забезпечує позитивне значення прибутку. Понад поріг виробництво конкретного виду існує, нижче його – немає.

Відстань, яку споживач вважає прийнятним, щоб подолати його для покупки деякого блага, є змінною величиною. Наприклад, для магазину, що продає періодичні видання, ринок збуту більш обмежений, ніж для антикварного магазину.

Це добре видно на прикладі сучасної Західної Європи: на території будь-якої країни, зазвичай, розташовується кілька тисяч дрібних сільських населених пунктів, з кількістю населення менше 100 мешканців, які повністю позбавлені торгівлі та обслуговування. Вони повинні щодня проходити в середньому 7–8 км для отримання найпростіших

товарів (наприклад хліба або газети). У сукупності вони становлять кілька відсотків населення відповідної країни. На більш верхньому рівні (100–500 мешканців) більшість населених пунктів має набір із трьох елементарних і найчастіше часто використовуваних центрів обслуговування: школа, кафе (часто поєднане з продажем газет або з тютюновою крамницею), місце щотижневих релігійних зібрань. У 60–80 % числа населених пунктів (що охоплюють, зазвичай, понад 90 % населення країни) забезпечуються ці три види обслуговування.

Отже, елементи, що забезпечують соціальний і культурний обмін, у середньому розташовані ближче до місць проживання населення, ніж відповідні матеріальні потреби, які задовольняються, лише починаючи з селищ від 500 до 1 000 мешканців, де йде торгівля основними продовольчими товарами (бакалія, хліб, м'ясо) і деякими виробами. У селищах міського типу (від 1 000 до 3 000 мешканців) здійснюється торгівля книгами, одягом, побутовою електротехнікою, паливом і деякими іншими видами промислових товарів. Там також надаються медичні послуги, з'являються аптеки, пошти, банки тощо.

Подальше зростання чисельності міст також супроводжується їхньою ієрархією які центрів обслуговування. Дрібні міста (до 5 000 мешканців) зазвичай мають магазини меблів, спортивних товарів, рибний, ощадкасу, пожежну службу, податкове бюро, відділення поліції, коледж, супермаркет. Таким чином, зазвичай, вже на цьому рівні спостерігається надання послуг громадського сектора, частина з яких пов'язана з виконанням містом адміністративних функцій. У малих містах (до 20 000 мешканців) зазвичай є лікарня з пологовим будинком, лабораторія медичних аналізів, пункти надання спеціалізованих медичних послуг, бюро соціального страхування, басейн, бібліотека, кінотеатр.

Починаючи з 50 тис. мешканців з'являються системи міського пасажирського транспорту. Тільки в містах із населенням понад 100 000 осіб,

зазвичай, виявляються торгові центри, музеї. А в містах із населенням понад 200 000 – повна гамма послуг, зокрема включаючи вузи тощо.

Ранжуючи міста, виявляючи розміри їх зон впливу, а потім й ієрархічну організацію мережі, В. Крісталер виходив із того, що будь-яка точка території, яка обслуговується повинна розташовуватися ближче, ніж у годині шляху пішки від свого центрального місця, тобто в 4 км. У підсумку економічний простір країни постає як система відповідних чотирикілометрових зон обслуговування.

Проміжний простір між колами виявляється виключеним із системи повсякденного обслуговування, практично незаселеним й економічно не освоєним. Така картина відповідає досить раннім періодам економічного розвитку, а подальший розвиток господарства призводить до повнішого освоєння території, що стимулює виникнення все нових міст-центрів. При цьому кругові зони частково перекриваються.

Розглянувши для деякого центру все пересічні з ними кола, побачимо, що реальна межа його зони впливу складається з замкненого ланцюжка хорд. Тому реальна зона впливу є деяким багатокутником. Існує тільки три види правильних багатокутників, які можуть заповнити площину: трикутник, квадрат, шестикутник. Найближчий до кола шестикутник. Його сторона буде дорівнює 7 км.

За наявності декількох благ з однаковим порогом їхні виробники мають тенденцію групуватися, щоб отримати вигоду від економії масштабу й від економії агломерації. Ці фактори лежать в основі виникнення першої сукупності малих міст, які виробляють найчастіше запитувані блага. Вони розташовані в вершинах прилеглих шестикутників, а їхні центри – центральні місця другого рівня, де продаються більш рідкісні товари та послуги. Кожен із них обслуговує себе й кілька центрів першого рівня.

Недоліки теорії В. Крісталера: по-перше, процес переходу до більш високого рівня обслуговування триватиме до тих пір, поки ми не прийдемо до

рівня головного міста країни. І тоді доведеться або прийняти гіпотезу, що в цій моделі всі країни є однаковими шестикутниками, або ввести в модель національні кордони, що створює деякі методологічні труднощі.

По-друге, існування центрів досить високого рівня стимулює створення магістралей, які безпосередньо з'єднують сусідні центри. Однак саме існування цих магістралей порушує гіпотезу про однорідність економічного простору.

По-третє, у реальних системах міст виявляються деякі центральні місця, які не здійснюють усю повноту функцій попередніх рівнів. Вони можуть бути не зайняті обслуговуванням навколишнього їхнього району. Такі спеціалізовані центри виробляють якусь продукцію в розмірах, що перевищують потреби в цій продукції населення та господарства міста.

По-четверте, площа зони впливу залежить, крім інших факторів, від щільності населення, тому зони одного рівня обслуговування можуть істотно відрізнятися за показником площі.

По-п'яте, формальною основою моделі Крісталера є ієрархічна схема «дерева», що припускає відношення строгого домінування між центральними місцями. У реальності ці відносини неточні й розпливчасті.

5. Теорія економічного ландшафту

Деякі з недоліків були усунуті в теорії економічного ландшафту А. Леша. Розглянемо виробництво певного продукту (А. Леш бере пивоваріння). Один із фермерів вважатиме вигідним виробляти більше, ніж потрібно йому для власного споживання, щоб продати надлишок на сусідні ферми. Це дозволить йому скористатися перевагами більшого виробництва (економія від масштабу), але витрати його за рахунок транспортних витрат збільшаться.

Розміщення споживачів відносно до постачальників масових товарів може відповідати тільки трьома варіантами:

– вони перебувають у вершинах шестикутників. Кожне ЦМ ділить обов'язки з обслуговування кожного поселення з двома своїми сусідніми

центральними місцями. Тоді кожен постачальник обслуговує в середньому три постачальники задовольняючи третину всієї потреби продукції;

– вони можуть перебувати в середині сторін шестикутників. Кожне поселення обслуговується двома сусідніми центральними місцями. Тоді кожен постачальник обслуговує чотири постачальники, задовольняючи половину всієї потреби в продукції;

– вони можуть перебувати в центрі шестикутників. Кожен постачальник обслуговує тоді сім постачальників, задовольняючи всі потреби в продукції.

А. Леш відзначав наявність простого відношення між відстанню (a), що відокремлює постачальників, відстанню між центрами виробництва певної продукції (b) і кількістю споживачів (n), що становлять ринок збуту центру виробництва:

$$b = a\sqrt{n} .$$

Модель загальної просторової рівноваги Леша спирається на принципи досягнення максимальних переваг окремими підприємствами. При вивченні реальних міст Леш визнає неоднорідність економічного простору (родовища, вузли комунікацій). Розвиток системи міст, з одного боку, визначається подібними особливостями території, а з іншого – перевагами, породженими концентрацією видів діяльності (однотипних або різнорідних), які забезпечуються зовнішньої економією агломерації.

А. Леш визнає існування кордонів між економічними районами, розглядаючи далі зв'язку районів і відповідні міжрайонні магістральні транспортні мережі. Завдяки такій етапності розгляду з'являється динамічний аспект теорії, поступово ускладнюється опис початкового однорідного простору, картина стає реалістичнішою. Однак саме тому вона важче піддається подальшому теоретичному аналізу

Шестикутники А. Леша – кордони ринків збуту, що зачіпають, насамперед, промислове виробництво. Шестикутники В. Крісталера пов'язують

між собою центральні місця, вони визначені з огляду на торгову та адміністративну діяльність.

Леш робить упор на поділ території на зони, тоді як Крісталер підкреслює значення полюсів впливу, центральних місць.

У розмірах шестикутників Леша відображені умови виробництва кожного виду продукції, а Крісталер визначає розмір шестикутних зон на основі простого розрахунку, що виходить із найменшої відстані в чотири кілометри.

6. Концепція каркаса міст

Поняття «каркас міст», дає змогу розглянути економічний простір як структурно організований, зважаючи на його неоднорідність і перейти від геометричного опису до економічного. Термін «каркас» уведений П. Жоржем у 1950-і рр.

Концепція каркаса території розглядає міста як полюси економічної активності, а економічний простір – як структурно організований та неоднорідний, що дає змогу перейти від геометричного опису до економічного.

Міста характеризуються високою інтенсивністю економічного життя і, відповідно, високою щільністю освоєння території. Порівняно з ними територія полів постає як економічно мало освоєний простір. Саме тому міста й дороги що зв'язують їх (лінії телеграфу, телефону, авіалінії), зображують представляють у вигляді каркаса, деякої ґратчастої структури, на яку «натягнута» тканина полів. Тому для опису такої моделі використовуються терміни «каркас-тканина».

«Тканина» – економічно другорядні просторові зони, які одночасно є резервами для розвитку каркаса. Серед полів може виникнути новий селище, з селища – мале місто, з малого міста – середнє і так далі.

«Каркас» – сукупність міст деякої територіальної зони, що розглядається разом з системою відносин між містами та сільськими зонами впливу, що оточують їх, а також із зовнішніми зв'язками цих міст.

Оскільки за просторовими зв'язками стоять явища функціональної спеціалізації і, відповідно, взаємодоповнюваність міст каркаса, то необхідно вивчення функцій міст, їх додатковості та конкуренції.

Як найперспективніша просторова форма каркасів міст є конструкція мережі зірок. В основі цієї конструкції – вузли (фокуси активності) і промені, що відповідають потокам товарів, людей та інформації. Промені, що виходять з одного центру, визначають його зону впливу високого рівня.

Виникнення вузлів, у яких сходяться досить віддалені промені, може бути викликано інноваційними процесами, коли реалізація масштабних проектів вимагає певної «критичної маси», що забезпечує рентабельність інвестицій. Наприклад, аеропорт або вокзал високошвидкісної залізниці виявляється фокусом, до якого тягнуться промені автострад із сусідніх міст. У такий спосіб формується чергова «зірка», яка вбудовується в мережу більш високого рівня, представлену авіалініями або залізничними магістралями.

Роль найважливіших міст каркаса можна виявити досить повно, якщо обмежитися послідовним розглядом їхніх функцій за окремими видами діяльності. Це пов'язано з тим, що найбільшим містам властива поліфункціональність, витoki якої лежать в ефектах агломерації. Можна виокремити особливу «інтегруючу» функцію, яка надає їм додаткове значення та стимулює подальшу концентрацію інших функцій. Виникає кумулятивний ефект поляризації: первинне виділення полюса стимулює замикання на ньому потоків з навколишньої зони впливу, що, зі свого боку, посилює роль полюса.

Активна залученість найбільших міст у систему міжнародних контактів підсилює їхню роль як посередників. Це призводить до істотного послаблення відносної ролі їх зв'язків із найближчим оточенням. Отже, відбувається структурна перебудова всього національного каркаса міст. Зонами впливу найбільших центрів стає весь світ. У сукупності мережу таких міст визначає структура всієї глобальної економічної системи, розподіляючи функції та робочі місця між містами всієї планети.

Сучасні дослідники фіксують перехід від класичної ієрархії міст, що включала 7–9 рівнів і обмеженою національним економічним простором, до нової світової системи міст, яка включила в себе національні системи.

Тема 1.3 Морфологія економічного простору міста

1. Вивчення морфології міського простору

Місто займає обмежену територію, межі якої затверджені нормативно, тому раціональне використання міської землі має велике значення для розвитку міста. Перегляд території міста в Україні можливий спеціальним Законом України, за яким у територію міста включаються землі сільських поселень і (або) сільськогосподарського призначення.

Земельні ділянки необхідні підприємствам і організаціям міста, вони необхідні для житлової забудови, для створення зон відпочинку тощо. Розташування житла поблизу від виробничих підприємств знижує витрати та втрати часу на транспортування, але знижує якість житла через екологічні фактори. Окремі ділянки в різному ступені сприятливі для виробничої та житлової забудови, що формує різні рівні цін на земельні ділянки. Зі свого боку рівень цін впливає на попит та інше.

Міські земельні ділянки зазвичай розглядають у сукупності з розташованими на них об'єктами нерухомості, системою транспортних зв'язків і комунальних систем.

Аналіз економічної ситуації на окремих фрагментах території міста вимагає виявлення факторів місця розташування досліджуваної ділянки. Такі фактори повинні враховувати роль цієї ділянки в системі соціально-економічних зв'язків міста. Найважливішим із них є загальне положення ділянки щодо панівного фокуса: центральне, серединне, периферичний тощо.

Також дуже важливі фактори місця розташування ділянки: характер забудови, технічні та юридичні можливості перепрофілювання

ділянки (або первинної забудови для неосвоєних ділянок), геологічна й екологічна обстановка, соціальна ситуація, форма ділянки (її правильність впливає на тип використання, призначення і, отже, на ціну).

Залежно від функціонального призначення об'єкта істотними є також доступність відповідного ринку збуту та його рівень конкретності.

Для відповіді на розглянуті питання необхідно мати досить детальну інформацією як про саму ділянку (локальні фактори), так і про території, що її оточують (фактори місця розташування, що враховують ближнє, середнє та далеке оточення).

В економіці міста використовуються дві основні моделі опису та графічного представлення знань про територію міста:

1) територіальне зонування, що розглядає ділянки міста в природному, інженерно-технічному та соціально-економічному аспектах і виявляє типологічно значущу відмінність між ділянками;

2) вивчення багатоаспектних просторово-функціональних зв'язків різних ділянок міста з виявленням щодо цілісних, територіально завершених урбаністичних утворень.

Моделі першого типу формально становлять геометричні схеми зонування деяких областей на звичайній евклідової площині, моделі другого типу формально є плоскими або тривимірними графами, доповненими відповідними чисельними характеристиками вершин і ребер (наприклад, граф підсистеми позавуличного пасажирського міського транспорту).

2. Концепція функціонального зонування

Економічне значення ділянки міської землі з розташованими на ній будівлями та спорудами – визначається тими функціями, які виконують або можуть виконувати будівля або окремі приміщення (житлового або виробничого призначення) усередині будівлі.

Існуюча будівля не завжди повністю відповідає тій функції, для якої вона призначена, у такому разі виникає необхідність перебудови будівлі або її дообладнання, або навіть повного зносу й подальшого нового будівництва.

З метою побудови класифікації територій міста доцільно попередньо розробити більш приватні класифікації за окремими аспектам опису територій. Найважливішим із них є функціональний аспект, тобто виділення на карті міста ділянок, що виконують однотипні функції, що є схемою функціонального зонування територій.

Специфічна роль житлових кварталів і ділянок території, призначених для переміщення людей, вантажів, потоків електроенергії та інформації, змушує виокремити ці два типи урбаністичного обслуговування із загального списку послуг, що надаються в місті. Таким чином, найдоцільніше визначити три типи функціонування території:

1. Резидентний (території забезпечують проживання).
2. Інженерно-інфраструктурний (транспорт та зв'язок).
3. Безпосереднє виробництво товарів або послуг (за винятком послуг першого та другого типу).

Під час вивчення функціональної взаємодії ділянки з близьким і далеким територіальним оточенням часто виявляється зручним досить крупний та узагальнений опис цього оточення, при якому намагаються виділити чималі однотипні шматки території міста (близько декількох квадратних кілометрів). Однак тут виникає проблема дрібних функціональних «вкраплень» (наприклад, будівля банку або торгового центру серед житлових кварталів).

У реальних дослідженнях при вивченні великих міст на ділянках досить детально розрізняються типи забудови різного функціонального призначення. Отже, для попереднього первинного опису ділянок проводять розрахунок за кількома сотнями показників.

Поряд із наземними необхідно враховувати й підземні об'єкти міських функціональних систем. Наприклад, станції метро необхідно розглядати як

фокуси транспортної активності на ділянках території житлової зони, а лінії метро – як лінійні зони транспортної активності всередині відповідних площинних зональних ділянок.

При виділенні монофункціональних зон особливу складність становлять центральні ділянки міста. Специфіка загальноміського центру полягає не в тому, які саме функції входять у його склад, і не в частоті відвідування його об'єктів, а в максимальній для цього міста щільності розміщення функцій у поєднанні з досягнутим на території центру функціональною різноманітністю. З огляду на цю специфіку типові ділянки центру, яким властива зазначена різноманітність, виділяють в особливу зону, відповідну «функції центру» (тобто комплексному набору функцій, що реалізуються загальноміським центром).

Для середніх міст досить типова загальна поліфункціональність центральної зони. Історично подібна зона в більшості міст займала досить компакту територію, на якій було сконцентроване ділове життя міста.

Подібну зону в теорії економіки міста прийнято називати центральним діловим районом (ЦДР, CBD: central business district, lecentre). Водночас, у мегаполісах (Нью-Йорк, Лондон, Париж та інші) істотно ускладнюється загальна форма центральної зони. У них зазвичай спостерігається досить складна просторово-функціональна структура центру, де на окремих ділянках території явно домінують деякі групи функцій. Це дає досить значний ефект економії, обумовленої агломерацією, навіть якщо мова йде про варіанти розміщення в межах зони в кілька квадратних кілометрів. Особливо чутливі до цих ефектів фінансові установи. Як було зазначено вище, подібна концентрація офісів одного профілю сприяє скороченню невизначеності, що обумовлено особливим значенням особистих контактів при укладанні масштабних угод.

Саме поняття центральності є головним поняттям у концепції морфології економічного простору міста. При цьому дія відцентрових тенденцій, обумовлена насамперед зростанням цін на землю та виробничі приміщення,

призвела до формування окремих зон у серединній і навіть периферійної частини мегаполісів, в яких сконцентровані багато видів функцій, раніше представлені лише в центральній частині міста. Однак в економічному житті міста такі зони грають ту саму роль, що й відповідні ділянки в центральній зоні. Яскравим прикладом такого ділового центру, розміщеного в приміській зоні, є Дефанс (на захід від Парижа). Тому функції, здійснювані подібними підприємствами й установами, продовжують називати центральними.

Останніми десятиліттями в економічному житті міста простежується стійка тенденція до різкого зростання ролі видів діяльності, що належать до четвертинного сектора. Для них особливо істотна просторова концентрація, серед інтенсивних ділових і культурних контактів. Вони багато в чому визначають все зростаюче значення загальноміського центру. Посилення неоднорідності простору сучасного міста призвело до значної концентрації економічної активності саме в його центральній зоні. Уже в 1970-ті роки в подібних зонах найбільших міст світового каркаса було зосереджено 25–30 % робочих місць відповідних міст, де в розрахунку на 1 гектар території міського центру кількість робочих місць досягало 200–400 (а в діловому центрі Нью-Йорка доходило до тисячі). Тенденція до зміни функціональної структури не призводить до зменшення зайнятості в міських центрах. Відповідно архітектурно-просторова організація центру повинна відображати його функціональну орієнтацію, забезпечувати можливість його заповнення інтенсивними пішохідними потоками. Деякі великі міста (як Москва або Париж) демонструють парадоксальну неефективність схеми землекористування в центральних зонах: гігантські площі, що пустують у центральній частині таких міст функціонально випадають із загальної орієнтації навколишньої території. Про соціально-економічні повноцінності центру свідчить високий рівень концентрації різних видів діяльності, що дуже типово для старих міст Європи. Поліфункціональність робить центр значущим для всіх, надаючи свободу вибору для кожного.

3. Природно-ландшафтне та правове зонування

Аналогічно складаються схеми природно-ландшафтного зонування. Зокрема, на карті міста різко виділяються акваторії (при цьому важливо враховувати глибину водойми й особливості донного ґрунту). Потенційно на акваторіях можливе будівництво будівель (іноді навіть багатоповерхових). Наприклад, один з проєктів розвитку Токіо передбачав створення серії штучних островів у Токійській затоці та будівництво на них висотних будівель. Широко відомо також осушення великих ділянок мілководдя в Нідерландах.

У межах комплексного ландшафтного аналізу території проводиться, зокрема, аналіз рельєфу, за результатами аналізу крутизни територія міста поділяється на зони за ступенем її придатності для різних видів функціонального використання.

За допомогою нормативних показників виокремлюють майданчики з різними умовами освоєння для кожної з можливих функцій (наприклад, через приблизну шкалу трьох рівнів: сприятливі, задовільні й несприятливі умови).

При забудові території істотна не тільки крутизна, а й орієнтація схилів, у реальних дослідженнях орієнтацію поділяють за восьма румбами (схід, південний схід, південь тощо). Відповідно до орієнтації також групують ділянки за ступенем сприятливості для різних видів функціонального використання.

У другій половині XX століття починається систематичне вивчення екологічного стану різних ділянок міської території, складаються екологічні схеми зонування. Ці схеми дають змогу врахувати привабливість ділянок (і розташованих на них будівель) при аналізі споживчого попиту на житло (при покупці або тривалій оренді квартир або котеджів) або на послуги готелів.

На подібних схемах найперше кидаються в очі точкові джерела забруднення (наприклад, ТЕЦ) і пов'язані з ними зони забруднення (наприклад, зона повітряного забруднення ТЕЦ, збудована з урахуванням рози панівних вітрів). Однак у більшості мегаполісів основне джерело повітряного забруднення – автомобільний транспорт, який поданий на схемі лінійними

джерелами вздовж магістралей і стрічкоподібними зонами забруднення, також фіксують панівні напрямки вітрів. Відомо, що в Європі переважають вітри із заходу, тому в європейських великих містах традиційно вважаються престижними західні райони та західні передмістя. Саме в таких районах сконцентровані особняки еліти й дорогі готелі, ця закономірність простежується в Лондоні, Москві, Парижі та інших містах.

Правове зонування. Ринки об'єктів міської нерухомості належать до найбільш регульованим ринкам. Реконструкція, нове будівництво й навіть зміна панівної функції (можливість функціонального перепрофілювання) ділянки міської землі, будівлі, виробничих площ у відповідній частині будівлі перебувають під жорстким контролем міської адміністрації, а іноді повністю заборонені.

Велику роль в економіці міста грає політика землекористування, яка формується муніципальними органами, і, зокрема, її аспекти, пов'язані з розробкою та застосуванням досить детально оформлених режимів землекористування. Вони визначають вимоги до форми та ступінь змін, тобто містобудівного втручання в соціально-економічну ситуацію, пов'язану з певною ділянкою або будинком. Проблеми землекористування тісно пов'язані зі специфікою розміщення на території міста різних видів діяльності.

У правовому аспекті можна виділити три групи землекористувачів:

1) приватні власники. Їхні специфічні особливості, наприклад, спосіб придбання прав власності (купівля, успадкування тощо), роблять помітний вплив на типи освоєння економічного простору міста;

2) мешканці-орендарі та інші платні користувачі простору;

3) громадські власники ділянок землі, представлені органами державної влади різного рівня. Наприклад, муніципалітет, що володіє територією вулично-дорожньої мережі, ділянками землі, на яких розташовуються різні міські об'єкти колективного безкоштовного обслуговування, громадськими скверами, парками тощо.

Тема 1.4 Структурна організація території міста

1. Значення транспорту для міста

Якщо брати історичний аспект формування міст, то зрозуміло, що вони формувалися в привабливих, з транспортної точки зору місцях. Якщо звернутися до просторового економічного аналізу, то міста більшою мірою розвинені в транспортних вузлах, де є авіа-, залізничне, авто, водне сполучення з іншими містами. І неозброєним оком видно на карті поселення, маленькі міста, утворені уздовж ліній доріг.

У місті ділова активність вище там, де розвинена транспортна система. Наприклад – у центральній частині міста активність розвинена сильніше, оскільки з усіх частин міста вона, зазвичай, рівновіддалена та транспортна система там значно розвинена. Саме в центральній частині міста розташовані офіси, головні організації компаній, культурний центр, адміністрація міста, країни, області. Крім того, у всіх містах центральна частина міста облаштована гарною транспортною системою.

Внутрішньоміський транспорт відіграє визначальну роль у формуванні просторової структури міста та будь-якого поселення, а так само територіальне розміщення ділової активності в зоні міста.

Транспорт утворює систему циркуляції, яка зв'язує міста один з одним, з сільською місцевістю, а також райони всередині міста. Міста – кульмінаційні точки взаємопов'язаних мереж різних видів транспорту: залізних і шосейних доріг, водних і повітряних шляхів. Без транспорту не можна було б поєднати в одному місці людей і товари, без яких неможлива комерційна діяльність, сировину та робочу силу. Без розвиненої транспортної мережі була б неможлива функціональна диференціація міста на райони, що спеціалізуються на окремих видах використання землі. Розвиток транспортної мережі спричинило за собою просторове зростання міст і будівництво міст-сателітів.

Міський транспорт є «системою кровообігу» міста.

Під час вивчення міського транспорту необхідно враховувати:

- історичний фактор виникнення та розвитку певного виду транспорту;
- потреба конкретного міста в пасажирських і вантажних перевезеннях (на сьогодні та в майбутньому);
- потреба конкретного міста в певному виді транспорту (на сьогодні та в майбутньому);
- баланс транспорту в місті та можливість заміни одного виду транспорту іншим;
- переваги місцевих жителів;
- вплив кожного виду транспорту на екологію міста;
- співвідношення приватного та громадського транспорту.

Головна функція зовнішнього міського транспорту – зв'язок конкретного міста з іншими населеними пунктами. Наявність того чи іншого виду зовнішнього транспорту впливає на економічну спеціалізацію міста.

Залізничний транспорт. Довгий час залізничний транспорт був єдиним, крім водного, способом сполучення між віддаленими населеними пунктами. З розвитком повітроплавання та автомагістралей значення залізничного транспорту все ще дуже велике. Залізничний транспорт досі є найбільш економічним і безпечним способом пересування на великі відстані. На залізничний транспорт припадає до 90 % вантажних перевезень. Залізничні лінії утворюють постійні зв'язки міста з іншими населеними пунктами, впливаючи на міграційні процеси, розвиток торгівлі тощо.

Водний транспорт є привілеєм тільки тих міст, які розташовані на березі моря або озера, річки або каналу. Це найдавніший вид транспорту. Чи не в кожному місті, що займає таке положення, водний транспорт відіграє важливу роль, це пояснюється тим, що для його розвитку важливі насамперед ті портові функції, які може виконувати даний населений пункт. Ці можливості можуть визначатися як природними особливостями розташування, так і рівнем економічного розвитку. Сучасна портова функція міста може мати другорядне

значення або бути головною економічною базою, яка зумовлює існування міста.

Повітряний транспорт порівняно новий вид транспорту. Аеропорт досі є ознакою великого міста. Зазвичай, усередині країни повітряний транспорт відіграє меншу роль, ніж інші види транспорту.

Автомобільний транспорт. Останнім часом усе більше зростає питома вага міжміських автомобільних перевезень. Це обумовлено такими факторами: відсутністю інших шляхів сполучення та дорожнечою або неможливістю їх створення; можливістю перевезення відносно невеликих партій вантажу (або порівняно невеликої кількості пасажирів); вільним графіком руху; відсутністю необхідності змінювати транспорт при внутрішньоміських перевезеннях.

Внутрішній міський транспорт поділяється на таке:

- транспорт, що працює на електриці (трамваї, тролейбуси);
- автомобільний транспорт (вантажні й легкові автомобілі, автобуси тощо);
- внутрішній залізничний транспорт (метро);
- внутрішній водний транспорт.

Зазвичай, у місті представлені всі види міського транспорту. Співвідношення окремих видів транспорту індивідуально для кожного міста, особливо важливо співвідношення громадського (муніципального) і приватного транспорту. Як правило, чим більше територія міста, тим більшу питому вагу має приватний транспорт, тим не менше, більшість пасажирських перевезень здійснюється громадським транспортом.

2. Транспортна система міста

Від потреби міста в тому чи іншому виді транспорту здебільшого залежить планування (просторова структура) і перепланування міста. Зі свого боку, планування міста зумовлює розвиток транспортної мережі.

Залежно від типу міста (північноамериканський, західноєвропейський, африканський тощо) виокремлюють і особливості транспортної системи міста.

Наприклад, американським містам властива прямокутна транспортна система, з активністю в Даунтаун (діловий центр), а так само в історичних місцях, зазвичай, старих, і в кожному секторі спального району, є територія прямокутна, де концентруються обслуговуючий сектор ділової активності.

Містам України притаманні кільцеві й радіальні лінії транспортної системи, це означає, що пікові значення ділової активності перебувають у місцях перетину радіальних і кільцевих ліній, зі збільшенням до центральної зони.

Транспортна система міста впливає на розміщення всіх видів діяльності в місті, тому що при виборі місця функціонування будь-якого об'єкта керуються насамперед його транспортною доступністю. Первинне формування транспортної системи випереджає, зазвичай, створення інших об'єктів інфраструктури.

Крім того, міста часто виникали в точках вузлів транспортної системи, яка обслуговує відповідний регіон. При подальшому розвитку міста цей вузол шляхів сполучення перетворювався одночасно в транспортний вузол міської мережі, що перебувають у самому центрі міста. Така ситуація найчастіше спостерігається у містах, які стали досить великими вже в XIX столітті. У таких містах переважає радіально-кільцева схема вулично-дорожньої мережі. Їм властиве формування потужної системи внутрішньоміського рейкового транспорту (приміські поїзди, які доходять до самого центру міста: трамваї, метро). Рейковий транспорт і на сьогодні характеризується найбільшим ефектом масштабу й тому виявляється найбільш економічно доцільним для здійснення масових перевезень.

Формування подібної радіальної системи створює можливість для подальшого інтенсивного розвитку центру. Це веде до концентрації робочих місць населення в центрі, що призводить до підвищення масовості радіальних

пасажиропотоків. Для вирішення цієї проблеми будуються нові лінії. При цьому створення кільцевої магістралі нашою є на труднощі, пов'язані з відсутністю достатньо масових потоків у таких напрямках. Однак територіальний розвиток центру в певний момент робить рентабельним і створення рейкової дороги.

Зовсім інакше відбувався розвиток нових великих міст в епоху масової автомобілізації. У подібних містах загальна схема транспортних магістралей тяжіє до прямокутного типу. Орієнтація на доступний автомобіль зробила можливим створення великих урбанізованих територій з низькою щільністю забудови.

Розрізняють п'ять видів транспортної системи, а саме:

1. Система швидкісного рейкового транспорту, доповнена автобусним сполученням у периферійних житлових районах і підземними трасами метро в центрі міста.

Це морфологічно досить складна система з транспорту трьох видів. При малій інтенсивності руху середні витрати в розрахунку на одну поїздку досить великі, однак при досить високій інтенсивності руху (що перевищує 10 тис. осіб на годину в одному напрямку) швидкісний рейковий транспорт виявляється одним з найдешевших. При інтенсивності, яка перевершує 40 тис. осіб на годину, він є найдешевшим. Прикладом цього є Париж.

2. Система швидкісного рейкового транспорту, доповненого поїздками на особистих автомобілях у житлових районах міста (із розміщенням автостоянок) і підземними трасами метро в центрі міста, коли мешканці передмістя доїжджають до найближчої станції швидкісної дороги й на весь день залишають свій автомобіль на одній з численних недорогих стоянок поблизу цієї станції.

Тут також залучені три види транспорту. За рівнем середніх витрат ця система виявляється набагато дорожчою, ніж перша, що особливо різко проявляється при інтенсивності потоку, що перевищує 10 тис. осіб на годину.

3. Використання тільки особистого автотранспорту, як у віддалених житлових кварталах, так і в центрі міста.

Морфологічно проста система виявляється ефективною при інтенсивності руху нижче 7 тис. осіб на годину. Однак при високій щільності потоків, що йдуть у центр міста або в один із найбільших допоміжних фокусів, приватні автомобілі створюють переповнення магістралей і стоянок, що іноді повністю блокує пересування (автомобільні пробки до декількох годин).

Це особливо властиво територіям полюсів агломерації мегаполісів, однак саме до полюсів спрямовані найпотужніші потоки пасажирів. Ці обставини зумовили загальносвітову тенденцію значного скорочення будівництва автомагістралей на території міста, що позначилася на початку 1970-х рр. У більшості найбільших міст пріоритет був відданий реконструкції систем позавуличного рейкового транспорту, розвитку його нових ліній.

4. Система експресного автобусного сполучення, у межах якої відбувається швидкісна доставка пасажирів з передмістя в центральну зону (у режимі експресу).

Ця система за ефективністю переважно збігається з першим типом. При інтенсивності потоку менше 10 тис. осіб на годину її ефективність навіть вище, що найяскравіше проявляється при потоках менше 7 тис. осіб, однак при такій малій інтенсивності обидві ці системи різко поступаються варіанту індивідуального транспорту. При високій інтенсивності руху, яка перевершує 40 тис. осіб на годину, даний тип все-таки поступається першому.

5. Система експресного автобусного сполучення, доповнена підземними трасами метро в центральній зоні міста. У її межах відбувається швидкісна доставка пасажирів із передмістя в центральну зону (у режимі експресу), але в резидентних кварталах передмістя ці автобуси наділені функціями пасажирської розподільної системи. При інтенсивності вище 10 тис. осіб на годину ця система за середніми витратами виявляється на третьому місці,

кілька поступаючись 1-му і 4-му типам. При малій інтенсивності руху (нижче 7 тис. осіб на годину) ця система найдорожча.

Транспортна політика тісно пов'язана з містобудівною. У деяких країнах місцева влада робить активні спроби стримати стихійний процес територіальної експансії урбанізованих територій, характерний для сучасних великих міст. Подібні урбаністичні заходи призводять до ущільнення міської забудови та підвищення поверховості будинків. З одного боку, це робить ефективнішим використання громадського транспорту, а з іншого, – загострюючи проблему стоянок, стримує розвиток особистого автотранспорту.

Вплив на зовнішній транспорт із боку міста (муніципалітету), зазвичай, обмежується вмістом вокзалів, транзитних шосейних доріг тощо, або введенням особливого режиму перевезень і паспортного режиму.

3. Міський пасажирський транспортний комплекс

Міський транспорт є ключовою сферою економіки міста з точки зору забезпечення ключової переваги міста – доступності різноманітних видів діяльності та взаємодії. Міський пасажирський транспорт (далі – МПТ) – сфера надання громадських послуг. Гарна організація та ефективність роботи МПТ впливають не тільки власне на пасажирів, а й на всіх мешканців міста.

Основними видами міського пасажирського транспорту (за масовістю освоєваних перевезень) є автобус, тролейбус, трамвай і метрополітен. За наявності метрополітену ним освоюється найбільша частка внутрішньоміських перевезень, у містах без метрополітену провідним видом МПТ є автобус.

Перевезення міським пасажирським транспортом мають низку особливостей. По-перше, економічну – виручка від продажу квитків покриває лише частину витрат, пов'язаних із виконанням пасажирських перевезень.

По-друге, експлуатаційні: територія, яка обслуговується є компактною з частими зупинками на маршрутах; порівняно інтенсивні та стійкі за годинами доби пасажиропотоки; невелика протяжність маршрутів і середня дальність

поїздки; значне число перетинів маршрутів з іншими транспортними потоками; низькі швидкості руху рухомого складу.

По-третє, організаційні: набагато більша потреба в організації систем диспетчерського управління; необхідність організації транспортного обслуговування населення в умовах спаду потреби в перевезеннях у міжпікові періоди.

По-четверте, соціальна – висока соціальна значущість якості роботи міського пасажирського транспортного комплексу.

Які ж чинники впливають на вибір між особистим чи громадським транспортом, як на рівні індивідуального користувача, так і на рівні міської громади? Очевидно, що за відсутності жорстких фінансових обмежень користувач приймає рішення з огляду на зіставлення сукупної вартості поїздки на особистому та громадському транспорті за ідентичним маршрутом. Сукупна вартість складається як мінімум із таких компонентів: вартість (економічна оцінка) часу підходу до місця посадки; вартість часу, що витрачається на поїздку; вартість часу переходу від місця висадки до місця, що є метою поїздки; експлуатаційні витрати поїздки на особистому автомобілі або вартість проїзду в громадському транспорті; вартість паркування (у разі громадського транспорту дорівнює нулю).

Виокремлюють такі проблеми, пов'язані з внутріміським транспортом, властиві основній масі міст:

- перевантаженість громадського транспорту;
- «пробки» у пікові години;
- проблема фінансування громадського транспорту;
- низька якість автомобільних доріг;
- високий травматизм на дорогах;
- забруднення навколишнього середовища.

Вирішення цих проблем має особливу важливість для міста.

При всій важливості міського пасажирського транспортного комплексу як складника міської економіки необхідно враховувати, що, крім цілком очевидних вигод, робота міського пасажирського транспортного комплексу може мати й значні негативні наслідки для природних екологічних систем (хоча меншою мірою, ніж у разі розвитку особистого транспорту).

Вплив різних видів міського пасажирського транспорту на екологію міста проявляється неоднаково. Ранжирний ряд виглядає по висхідній так: метро, тролейбус, трамвай, автобус, легкові автомобілі.

4. Транспорт і землекористування в місті

Розглядаючи питання про взаємний вплив міського транспорту й землекористування, насамперед, згадаємо відомий вислів Корбюзьє про те, що жодне місто не може розвиватися швидше, ніж його транспорт.

У зв'язку з цим необхідно розглянути два головних аспекти:

- основні моделі організації землекористування та їхній вплив на організацію роботи міського пасажирського транспорту;
- потреби міського пасажирського транспортного комплексу в міській території.

Перший аспект пов'язаний зі зростаючою урбанізацією та стрімким зростанням передмість, наслідком чого є збільшення протяжності міських поїздок і, відповідно, підвищення потреби населення в особистому автотранспорті.

Другий аспект – збільшення частки міської території, що відводиться під транспортну інфраструктуру, яка на сьогодні займає в середньому від 10 до 15 відсотків міської землі.

Транспортна інфраструктура використовує міську територію як прямо (під транспортні магістралі, зупинкові пункти тощо), так і опосередковано.

Наведемо приклад: для пішохода, що переміщається зі швидкістю 5 км/год, необхідна вільна територія площею 0,8 м²; для

велосипедиста, що переміщається зі швидкістю 10 км/год, потреба у вільній міській території зростає в 3 рази, тобто майже до $2,5 \text{ м}^2$; легковий автомобіль має найбільш значні потреби у вільному просторі, і для поїздки з середньою швидкістю 40 км/год необхідна постійна наявність близько 69 м^2 вільної території відповідно, на одного пасажир легкового автомобіля припадає близько 17 м^2 ; для пасажирського автобуса, що пересувається зі швидкістю 40 км/год, потрібно вільний простір площею 270 м^2 – відповідно, на одного пасажир автобуса з урахуванням номінальної місткості в розмірі 80 пасажирів припадає $3,4 \text{ м}^2$.

Досить важлива і близькість об'єктів до мережі міського пасажирського транспорту: зокрема, в Лондоні використання автомобілів в офісах, розташованих більш ніж у 500 м від зупинок міського пасажирського транспорту, вище на 10–15 відсотків.

5. Якість роботи міського пасажирського транспорту

Одним із важливих чинників, що сприяють залученню населення на міський пасажирський транспорт, є висока якість транспортного обслуговування пасажирів, що забезпечується транспортними перевізниками.

Поняття «якість транспортного обслуговування пасажирів» включає такі поняття: доступність міського транспорту, результативність, надійність і зручність користування.

Одним із головних критеріїв доступності міського пасажирського транспорту є насиченість міської території транспортною мережею. У середньому на Україні 1 км вуличної дорожньої мережі припадає 100 м транспортної мережі, тоді як за кордоном цей показник вище в десятки разів і фактично його можна порівняти з довжиною самої дорожньої мережі.

Ще одним складником якісної роботи міського пасажирського транспорту є результативність. Мається на увазі, що пасажир, який вирішив скористатися міським пасажирським транспортом, повинен бути впевнений, що поїздка на

міському пасажирському транспорті, по-перше, принесе йому економію часу, до того ж гарантовану, а по-друге, заощадить його сили. У цьому випадку мається на увазі, що кількість пересадок з одного маршруту на інший має бути мінімізовано.

6. Фінансування міського транспорту

До традиційних джерел фінансування міського пасажирського транспортного комплексу належать:

- виручка від продажу квитків пасажирам;
- надходження з бюджетів (субсидії, субвенції, дотації);
- надходження з цільових фондів, що формуються за рахунок зборів з власників транспорту (оплата ліцензій, плата за користування платними дорогами і об'єктами транспортної інфраструктури тощо).

Міський транспорт субсидується переважно державними, регіональними та місцевими органами влади, проте участь кожної зі сторін різна. У різних країнах частка державних субсидій коливається від 5–10 до 70–85 %. Частина, що залишилася припадає на субсидії регіональних і місцевих органів.

У країнах Заходу питома вага субсидій, що виділяються міському пасажирському транспорту, у державних бюджетах коливається від 0,04 до 0,25 %, а в регіональних та місцевих бюджетах – від 0,1 % до 2,2 %.

У США система фінансування історично склалася у такий спосіб, що федеральний уряд надає штатам більшу самостійність у виборі фінансових заходів. Унаслідок цього тут спостерігається різноманітність підходів до субсидування міського та приміського транспорту. Участь федерального уряду зазвичай забезпечується по лінії Дорожнього фонду або через систему податків на паливо й автомобілі. Загалом уряд США дотримується політики скорочення масштабів своєї діяльності в цій сфері.

Обсяг видатків на утримання пасажирського транспорту (зокрема й МПТ) затверджується федеральним урядом строком на 5 років.

Після закінчення 5 років транспортний бюджет переглядається, зазвичай, у бік збільшення. У середньому на потреби пасажирського транспорту країни витрачається близько 6 мільярдів доларів США з такого розрахунку: 80 відсотків бюджетних коштів і 20 відсотків – за рахунок виручки від продажу квитків.

В Японії пошук додаткових джерел фінансування МПТ заснований на аналізі переваг соціально-економічного характеру, субсидуються як організації, так і населення. Використовуються різні методи та форми: оплата проїзду підприємствами МПТ для своїх співробітників, стягування додаткової плати (податку) на паливо для індивідуальних транспортних засобів у містах, залучення коштів від проведення лотерей, розміщення реклами.

У Канаді фінансування капітальних та поточних витрат на міський транспорт загального користування здійснюють тільки регіональні й місцеві органи управління. Федеральний уряд надає фінансову допомогу у виняткових випадках. Розміри провінційних субсидій тут визначаються соціальною політикою місцевих органів влади й діючими програмами інвестицій. Муніципальна влада приймає рішення лише щодо субсидій, що йдуть на покриття частини витрат по експлуатаційній діяльності. Уряди провінцій, зазвичай, фінансують роботи з заміни та розширення основного капіталу й відшкодуванню витрат транспортних організацій, що здійснюють регулярні перевезення пасажирів і виконують спеціальні транспортні послуги (наприклад, транспорт для інвалідів). Структура субсидування великих міст Канади (на прикладі Монреаля) виглядає так: і з 500 млн доларів, що виділяються щорічно в останній час на експлуатаційні витрати й капітальні вкладення, 41 % покривається за рахунок доходів від пасажирів, 34 % надходять від уряду провінції (із них 25 % – на експлуатацію транспорту, що виконує регулярні перевезення, 5 % – на спеціальний транспорт і 4 % – на інвестиції), 23 % – від муніципальних властей і 2 % – від інших служб.

При вирішенні питання про бюджетне фінансування перевізної діяльності підприємств МПТ необхідно мати чітке уявлення про те, що саме необхідно фінансувати за рахунок бюджетних коштів. Можливі такі напрями бюджетної підтримки:

- компенсація витрат підприємств МПТ з пасажирських перевезень, що не покриваються за рахунок виручки від реалізації квиткової продукції (розмір бюджетного фінансування визначається на основі результатів експлуатаційної діяльності підприємства, тобто збитків від виконання пасажирських перевезень);

- компенсація витрат підприємств МПТ, що не покриваються за рахунок зібраних ними доходів (у цьому разі враховуються зокрема й результати позаексплуатаційної діяльності підприємства, яка практично завжди буває прибуткова);

- компенсація витрат підприємств МПТ з перевезення пільгових категорій пасажирів (розмір бюджетного фінансування залежить у цьому разі від фактичних витрат підприємства по перевезенню пільгових категорій пасажирів);

- компенсація доходів підприємств МПТ, пов'язаних з встановленням міською адміністрацією тарифу на пасажирські перевезення на рівні нижче, ніж розрахунковий тариф підприємства (за рахунок бюджету в цьому разі компенсується різниця між діючим тарифом і економічно обґрунтованим розрахунковим тарифом підприємства).

Отже, напрями бюджетного дотування можуть бути різними, різняться і необхідні в цих випадках обсяги бюджетного фінансування.

Тема 1.5 Функціональна організація економічного простору міста

1. Дезіндустріалізація та інформатизація у великих містах

На сьогодні в усьому світі урбанізованим територіям властива тенденція до дезіндустріалізації – виведення енергоємних, екологічно брудних виробництв за межі міст. Перепрофілювання міської території різко змінює характер виробництва на території старих промислових зон.

Відомо, що загальносвітова тенденція дезіндустріалізації робить незворотнім спад промислового виробництва в більшості великих міст. Має бути зміна в спектрі функцій із перенесенням акценту на сферу послуг.

Водночас деякі промислові підприємства (наприклад, виробництва модного одягу та взуття, друкарні) зберігають перспективи виживання навіть у найбільших поліфункціональних містах, що пов'язано зі швидкою зміною попиту на продукцію (одяг виходить із моди, газети й журнали швидко застарівають). Висока залежність від попиту змушує розміщувати виробництва близько до споживача. Його інтереси представляють торгові посередники з магазинів, значна частина яких розміщена саме в центральній зоні міста. Концентрація виробництва нестандартної, немасової продукції різних видів створює певну інфраструктуру, яка полегшує її збут. Тут ми бачимо прояви ефекту економії агломерації.

Дезіндустріалізація мегаполісів, їх переорієнтація на третинний і четвертинний сектори, тимчасово знижує потребу центральної зони в енергетичних і водних ресурсах, однак різко посилює попит на послуги системи зв'язку. Найбільшою мірою це властиво фінансовим установам та головних контор найбільших корпорацій, які є ядром четвертинного сектора.

Міська влада вкрай зацікавлені в залученні на свою територію офісів найбільших компаній. Вони прагнуть сформувати або розвинути в центральній частині міста сучасний діловий центр, проте його функціонування вимагає високорозвиненого телекомунікаційного зв'язку. Його формування має

передувати будівництву офісів. Отже, в умовах інформаційної революції інвестиції в цю інфраструктуру є для міста знаряддям боротьби за економічне виживання та процвітання.

Якщо раніше високий рівень зв'язку міг розглядатися як деяка розкіш, доступна лише багатим містам, що свідчить про їх процвітання, то зараз ця інфраструктура стає засобом, що допомагає місту вирватися з бідності, вийти з економічної кризи. Тому передбачлива урбаністична політика повинна приділяти особливу увагу саме цій підсистемі інфраструктури міста.

Ускладненню економічного життя відповідає зростаюча спеціалізація урбанізованих територій, як у масштабах системи міст, так і в межах самого міста.

На території міст такі послуги, зі свого боку, захоплюють центральні зони або породжують дуже престижні спеціалізовані компактні зони в їхніх передмістях. Зі свого боку, традиційні види виробництва вторинного й частково третинного сектору, які орієнтовані на більш екстенсивні форми землекористування (промислові підприємства, склади, залізничні вантажні термінали тощо), виявляються відкинутими в міста другого ешелону або в далекі приміські зони мегаполісів.

Така тенденція дезіндустріалізації (витіснення традиційних галузей) змінює функціональну орієнтацію міст, і відповідно, розподіл спеціальностей на ринку праці, що народжує потоки міграції. У містах виникають проблеми з перенавчанням робочої сили. Усі ці зміни різко змінюють ситуацію у сфері зайнятості, що пояснює істотну зацікавленість міської влади у визначенні перспективного функціонального профілю міста.

Водночас у мегаполісах та великих містах зберігаються промислові підприємства двох типів:

– виробляють продукцію, яка швидко оновлюється (модний одяг, взуття, поліграфічні видання тощо). Для цієї продукції близькість до споживача, оперативність постачання продукції є головними факторами ефективності;

– підприємства з високим рівнем фондомісткості, переміщення яких (демонтаж обладнання, створення нових виробничих потужностей тощо) є економічно недоцільним.

Розвиток сучасної інфраструктури зв'язку є необхідною умовою залучення в мегаполіси головних офісів компаній та інших організацій четвертинного сектора. Тому створення високорозвиненої системи телекомунікаційного зв'язку повинно випереджати будівництву офісів. Врето звернути увагу на причини зосередження організацій четвертинного сектора в центрах мегаполісів незважаючи на розвиток телекомунікацій і високу вартість утримання офісів у центральній частині міста. Причини цього полягають у такому.

По-перше, розміщення офісу в центрі підвищує імідж фірми і, отже, кількість клієнтів та вартість послуг.

По-друге, концентрація головних офісів підвищує можливість особистого спілкування керівників підприємств, що сприяє підвищенню обґрунтованості стратегічних управлінських рішень.

По-третє, як уже зазначалося, підвищенню обґрунтованості та ефективності управлінських рішень сприяє можливість особистого спілкування топ-менеджерів і власників з апаратом управління.

Оперативність отримання інформації про можливі політичні рішення часто визначає перспективи фінансового розвитку компаній.

2. Розвиток галузей третинного й четвертинного секторів

Номенклатура галузей третинного сектора економіки. Третинний сектор сучасної економіки відповідно до типології економічної діяльності міста Фішера – Кларка є сферою послуг.

Для функціонального аналізу міст можна скористатися типологією галузей третинного сектора, прийнятої Євросоюзом як обов'язкової з 1 січня 1993р.

У ній виокремимо низку позицій:

1. Оптова та роздрібна торгівля; ремонт будинків, домашнього обладнання та автомобілів.
2. Готелі та ресторани.
3. Транспорт, зв'язок та складські послуги.
4. Фінансове посередництво.
5. Послуги, пов'язані з нерухомістю, здавання під найм та прокат, послуги для підприємств.
6. Державне обслуговування та оборона; обов'язкове соціальне страхування.
7. Освіта.
8. Охорона здоров'я та діяльність держави в соціальній сфері.
9. Інші види діяльності у сфері громадського, колективного, неколективного, особистого обслуговування.
10. Ведення домашнього господарства найманим персоналом.
11. Екстериторіальні організації.

Високий рівень витрат, пов'язаних із переважним розміщенням у центральних кварталах, виявляється прийнятним для четвертинного сектора саме в силу високого рівня ефектів економії агломерації. При цьому важливим є сам факт досягнутої концентрації офісів, навіть якщо перестали діяти вихідні причини, спочатку сформували діловий центр. Так, свого часу лондонський Сіті сформувався як центр фінансування морської торгівлі.

Четвертинний сектор економіки називають мотором розвитку сучасної економіки. Його ядром є фондові й товарні біржі, інвестиційні компанії, банки.

За типом діяльності та за значенням до цього ядра примикають страхові компанії, управлінські офіси найбільших фірм і підприємства по обслуговуванню бізнесу. Найбільші міста світу, які є центрами економічного управління, орієнтовані, насамперед на цей сектор функцій.

Наведемо типологію послуг для бізнесу (producer/або businessservices), що становить основу сучасної виробничої системи Бельгії:

1. Функції управлінського офісу (зокрема планування та управління фінансами корпорації, рахівництво, управління персоналом).
2. Управління промисловим виробництвом.
3. Торгово-збутові операції.
4. Функції матеріально-технічного постачання, зв'язку, транспорту.
5. Загальні послуги.

У сучасному великому місті зони функціонування четвертинного сектора розташовуються, зазвичай, у його центральній частині. Фінансові установи та головні офіси корпорацій йдуть на дороге розміщення в центральній зоні, що пов'язано з вищими видами управлінської діяльності, які повинні функціонувати постійно в загальному інформаційному полі висококонцентрованої четвертинної зони. При розміщенні офісів ураховується типологія ділових контактів, в якій виокремлюють три основні групи: орієнтування, оперативне планування та програмування.

Орієнтування обумовлюється вищою управлінською діяльністю, властивою штаб-квартирам корпорацій, розміщених у діловому найбільшому центрі країни. Цьому виду діяльності притаманні особисті контакти, що вимагають достатнього часу (нерідко більше години). Зазвичай, подібні зустрічі організовують заздалегідь, залучаючи в них велику кількість вищих менеджерів і державних діячів.

Мета подібних зустрічей – загальне орієнтування по широкому спектру питань, знання яких необхідно для формування довгострокової стратегії корпорації. З-поміж цього виду контактів можна виокремити засідання різних комітетів, промислових і торгових асоціацій, зборів членів правління банків, страхових компаній, великих корпорацій, а також консультаційні контакти вищих керівників з експертами бухгалтерської або правової сфери.

Оперативне планування пов'язане з формуванням рішень, зазвичай безпосередньо пов'язаних з укладенням конкретних угод з купівлі-продажу. Зазвичай, у ці переговорах залучена мала кількість менеджерів. Вони властиві повсякденній діяльності відповідних офісів, розміщених часто і в ділових центрах другого рівня. Часто такі переговори ведуться по телефону та не перевищують 10 хвилин.

Оперативне програмування обумовлено з безпосереднім управлінням промисловим виробництвом. Відповідні переговори також ведуться по телефону зазвичай не більше 10 хвилин. У процесі телефонних розмов зазвичай уточнюються деталі угод, укладених на попередніх особистих зустрічах.

Отже, найважливіші причини збереження штаб-квартир корпорацій у центральних зонах обумовлені саме орієнтовними видами діяльності, необхідністю постійного перебування в загальному інформаційному полі висококонцентрованої четвертинної зони. Тут передаються та сприймаються тонкощі та аспекти економічних і політичних повідомлень, що мають життєво важливе значення для бізнесу. Водночас відзначається вкрай важливий побічний ефект престижності адреси головного офісу.

Розміщення підприємств четвертинного сектора також має свої особливості. Яскраво виражена тенденція до їх концентрації. Взаємна близькість властива, наприклад, головним офісам корпорацій. Це обумовлено необхідністю взаємних контактів вищих керівників. Формуються висококонцентровані четвертинні зони, що мають, незважаючи на малу протяжність, складну просторово-економічну структуру й розташовані переважно в центральних кварталах міста.

3. Розміщення підприємств роздрібної торгівлі

Один із видів послуг, який грає величезну роль у функціонуванні економіки міста, – роздрібна торгівля. За останні десятиліття відбулися глибокі зміни в цьому виді діяльності.

Історично сформована територіальна схема розміщення сфери послуг становить концентричні кільцеві зони навколо ділового центру. Однак виявлення тенденції формування складної просторової структури каркаса міста істотно впливає на схеми розміщення. При цьому продовжують діяти два основних принципи, що визначають взаємне розташування різних видів послуг: фактор ціни землі та принцип мінімальної диференціації.

Фактор ціни землі характеризується залежністю ринку міської землі від ринку нерухомості. Земельна ділянка не є товаром кінцевого споживання. У кінцевому рахунку, економічна цінність ділянки залежить від споживчої вартості міських об'єктів, які на ній можуть бути побудовані. Ціна пропозиції підрядних фірм-забудовників визначається можливостями подальшого продажу або здачі в оренду готових споруд. Таким чином, формується попит на міську землю. Ця підпорядкованість ринку землі ринкам міської нерухомості є загальновизнаним положенням в економіці міста.

Принцип мінімальної диференціації характеризує значущість фактора доступності для окремих видів послуг, які формують ядро фокуса обслуговування (близьких за профілем підприємств сфери обслуговування, включаючи конкуруючі підприємства). Для інших видів послуг істотною конкурентною перевагою є близькість до додаткових видів обслуговування. Ці особливості призводять до спільного розміщення в деяких точках міста підприємств однієї категорії. Усі вони можуть спеціалізуватися, наприклад, на торгівлі меблями або автомобілями. У подібному фокусі можуть групуватися кафе, ресторани. При цьому в таких місцях з'являються й інші види обслуговування, які орієнтовані на ту саму клієнтуру.

У наслідок цього виникають великі скупчення підприємств, деякі з них є взаємно доповнюючими, а деякі конкуруючими. При цьому вони прагнуть до диференціації своєї продукції, до акцентування її специфічності. Отже, істотна однорідність послуг сприяє сегментації ринку, даючи змогу фірмам використовувати переваги свого просторового відокремлення. Водночас

диференціація продукції сприяє локальній концентрації фірм, що характерно, зокрема, для сучасних торгових центрів.

Розміщення сфери послуг на території міста є зазвичай наслідком, а не причиною розміщення житлової та промислової забудови. Виокремлюються три принципи розміщення підприємств сфери послуг у містах:

- концентрація підприємств сфери послуг навколо ділового центру;
- розміщення торгових підприємств всередині житлових масивів, поблизу центрів інтенсивного потоку населення міст і концентрація у великих багатопрофільних торгових центрах;
- концентрація підприємств сфери послуг за принципом взаємодоповнення.

Переходячи до більш традиційних послуг для населення, ми повинні звернути особливу увагу на роздрібну торгівлю, що грає величезну роль не тільки в загальному функціонуванні економіки, але й в організації простору міста. Це пояснюється високою чутливістю роботи торгових підприємств щодо особливостей їх розміщення. За останні десятиліття відбулися глибокі зміни в цьому виді діяльності. У значній частини вони пов'язані із загальною тенденцією постіндустріалізації розвинених країн, їх переходу до суспільства споживання. Однак здебільшого ці зміни обумовлені також зміною організаційних схем торгівлі, ускладненням взаємовідносин її учасників.

У сучасних містах радикально змінилися схеми розміщення підприємств торгівлі: швидкими темпами розвивається торгова мережа в периферичних зонах мегаполісів і переорієнтація торгової мережі в традиційних центральних кварталах міста (мережа автосалонів, магазинів санітарної техніки, антикварних магазинів і т.п.). Багато в чому це пов'язано зі складними процесами посилення просторової неоднорідності в центральних містах, агломерацією в процесі розвитку внутрішньоміських каркасів.

Витрати розміщення стимулюють концентрацію послуг, орієнтованих на заможні верстви населення, поблизу ділових центрів. Отже, у центральних

зонах часто зустрічаються будівлі зі змішанням функціями торгівлі та послуг для бізнесу, а в серединній – будівлі, що поєднують функції торгівлі та житла.

В наслідок цього сформувалася принципово нова просторова структура торгівлі, більшою мірою орієнтована на споживачів середнього класу, які повсякденно використовують особистий автомобіль. Зниження значущості фактора відстані для цієї категорії споживачів сприяло формуванню та посиленню фокусів торгової активності приміської зони мегаполісів. У такий спосіб була відкрита нова епоха загостреної територіальної конкуренції між центральними й окремими периферійними ділянками великих міст.

Така конкуренція стимулює як зростання загальної кількості місць торгівлі у місті, так і економічне розшарування торгових фірм і відповідних територій. У боротьбі за споживача торгові фірми повинні приділяти особливу увагу дослідженням ринку і, зокрема, його просторовим аспектам, звертаючи особливу увагу на соціально-культурні особливості поведінки мешканців різних територій міста. Точність подібного прикладного просторового аналізу доходить до рівня кварталу й вулиці.

Сучасний етап організації торгівлі пов'язують зі створенням гігантських торгових центрів, загальна площа яких перевищує чверть гектара.

Вони поширюють принцип самообслуговування на широкий спектр товарів масового попиту, у своїй конкурентній стратегії роблячи ставку на ефект масштабності, задовольняючись порівняно малою торговою націнкою – різницею між роздрібними й оптовими цінами. Цим магазинам притаманний широкий, але неглибокий асортимент товарів: продовольство, одяг, взуття, книги, касети, диски, спортивний інвентар тощо. Саме такі магазини стали типовими для периферійних фокусів. Подібне розміщення в приміській зоні дозволяє створити для автомобілів велику стоянку, площа якої, зазвичай, у кілька разів перевищує площу торгового залу, що істотно сприяє масовості потоку покупців.

Важливе значення сектора торгівлі в житті міста привело до формування особливих аспектів урбаністичної політики місцевої влади, що належить як до вже освоєних, так і до нових територій міст. Керівники мегаполісів зацікавлені у формуванні реалістичних урбаністичних планів, орієнтованих на високу соціально-економічну ефективність муніципальних інвестиційних проектів. При цьому велика увага приділяється створенню та розвитку найважливіших торгових центрів.

Для деяких видів послуг істотною конкурентною перевагою є близькість до додаткових видів обслуговування. Ці особливості призводять до спільного розміщення в деяких точках міста підприємств однієї категорії. При цьому в таких місцях з'являються й інші види обслуговування, орієнтовані на ту саму клієнтуру. Унаслідок цього виникають великі скупчення підприємств, деякі з них взаємно доповнюють один одного, а деякі – конкурують.

Створення нових полюсів послуг, з одного боку, слід за змінами в розміщенні населення, а з іншого – пов'язане з зазначеними особливостями цієї сфери. Велику роль відіграють також конкретні містобудівні рішення в межах громадської політики благоустрою. Зазвичай вони стимулюють створення центрів обслуговування. Істотною є також роль проміжних учасників ринку нерухомості (забудовників, інвесторів, агентів консалтингу). Пропозиція відповідних виробничих площ за часом у багатьох випадках передують формуванню конкретного, територіально орієнтованого попиту з боку підприємств послуг, багато в чому визначаючи рішення про їх розміщення.

На сьогодні відбувається перехід мегаполісів до просторової структури поліцентричного міста й формування багатофокусних підсистем, орієнтованих на ті чи інші функції. Отже, утворюються складні функціональні підкаркаси на території мегаполісів, багато в чому аналогічні функціональним підкаркасам міст, які обслуговують національний економічний простір.

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2

ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНЕ ГОСПОДАРСТВО В ЕКОНОМІЦІ МІСТА

Тема 2.1 Інфраструктура сучасного міста

1. Інфраструктура сучасного міста

Поняття «інфраструктура» досить широке. До інфраструктури належить структур, організацій і підприємств, діяльність яких носить певний орієнтир. Вони спрямовані на створення умов для якісної роботи виробництва, а також нормальної життєдіяльності людей. Фактично, інфраструктура – це якийсь комплекс галузей, спрямований на задоволення потреби населення. Існують варіації інфраструктури: соціальна, транспортна, інженерна, фінансова, інформаційна, військова, ринкова, інноваційна.

Транспортна інфраструктура – об'єднання галузей та підприємств, які забезпечують виконання та обслуговування перевезення, а також переміщення людей і товарів.

Передусім це зрозуміло дороги. Тут багато аспектів. Дороги – це насамперед поліпшення транспортної доступності, а отже, розвиток ринків збуту для кожного окремого підприємства, тобто за інших рівних умов це означає збільшення обсягів продажів з усіма позитивними наслідками для підприємства та його співробітників. Дороги – це збільшення мобільності трудових ресурсів. Працівник буде готовий працювати далі від місця проживання за наявності можливості дістатися до місця роботи й додому швидше. У підприємства при цьому з'являється можливість вибирати співробітників не тільки з «місцевих» жителів, але й громадян інших регіонів. Якщо ми говоримо про розвиток доріг всередині регіону або міста, то це мотивує людей до переїзду.

Погані дороги – це великі витрати на ремонт. Зрозуміло, є мікроекономічний позитивний ефект – безліч автосервісів, шиномонтажних майстерень, але, не зважаючи на це, ефект на макрорівні, ефект для всього суспільства в регіоні з поганими дорогами негативний. Погані дороги та їх відсутність – це ще й імідж регіону, а також показник якості державного управління, про що багато хто й не здогадується. Інвестор, приймаючи рішення, буде це обов'язково враховувати при прийнятті рішення про здійснення інвестицій.

Соціальна інфраструктура – об'єднання галузей і підприємств, відповідальних за гарну життєдіяльність населення. Це будівництво житла, готове житло, соціальні й культурні об'єкти, сфера ЖКГ, охорона здоров'я, освіта, сфера послуг, відпочинку, установи спорту, громадський транспорт тощо. Приблизно з середини XX століття в країнах із розвиненою економікою різко збільшився процес розвитку цієї інфраструктури.

Соціальну інфраструктуру поділяють на дві частини: соціально-побутову та соціально-культурну.

Соціально-побутова інфраструктура спрямована на створення умов для життєдіяльності людини й задоволення його потреб.

Соціально-культурна інфраструктура сприяє розвитку духовних, інтелектуальних властивостей.

Інженерна інфраструктура – об'єднання споруд та комунікацій, що використовуються в процесі газо-, тепло-, електро-, водопостачання, водовідведення та вентиляції. Інженерна інфраструктура має комплекс підприємств із вироблення інженерної продукції. Головне призначення даної галузі полягає в забезпеченні постачання на певні території води, енергії, палива, у створенні теплового режиму в будівлях і умов для проживання.

Фінансова інфраструктура – об'єднання галузей і підвидів діяльності, що забезпечують виробництво й господарство загалом.

Інформаційна інфраструктура – комплекс спеціальних структур, що забезпечують роботу та динамічне зростання інформаційного простору країни й засобів інформаційної взаємодії.

Розвиток інфраструктури вирішує такі питання, як створення комфортних і сприятливих умов життя городян. Зараз велике значення має зовнішній вигляд міста, дизайн ландшафту. Це обумовлено тим, що будівництво житла здійснюється на основі комерційного попиту, незважаючи на природну та екологічну ситуацію, за принципом звуження існуючої житлової забудови, зазвичай це території з великими автодорогами та зонами з високим рівнем розвитку транспортної та соціальної інфраструктурою. Місто має сприятливі в природному й екологічному плані площі, але вони зайняті старим і аварійним житлом і слабо забезпечені соціальною інфраструктурою, що знижує комерційну привабливість певної території та перешкоджає її розвитку. Труднощі відтворення чистих міст і захист пам'яток історичної та культурної спадщини народу залишаються актуальними й на сьогодні. Містобудування нерозривно пов'язане з благоустроєм міст. Умови праці та відпочинку населення залежать від рівня благоустрою. Послуги із благоустрою й озеленення – це система, яка поєднує в собі комплекс підпрограм і ідей, спрямованих на організацію зростання естетичності міського середовища.

2. Міське господарство

Аналіз літератури в сфері муніципальної науки свідчить про те, що поняття «міське господарство» досі є неоднозначним, оскільки містить принаймні три аспекти:

- сукупність господарств в місті з різними формами власності;
- сукупність підприємств і установ, які обслуговують населення (житлово-комунальне господарство, установи охорони здоров'я, освіти, культури тощо);

– «діяльність міста в особі його міських публічних органів, спрямованих на задоволення відомих колективних потреб населення» (трактування Л. А. Веліхова).

У поняття «колективні потреби» населення включають: житлово-комунальне господарство, безпеку населення, освіту, охорону здоров'я, соціальний захист, зайнятість тощо.

Економіка будь-якого міста – це певна єдність містоутворюючих та містообслуговуючих підприємств.

Містоутворюючі об'єкти є першоосною його виникнення та розвитку. Містоутворююча становить сукупність галузей, підприємств, установ і організацій, результати діяльності яких переважно спрямовані на виконання функцій, що виходять за межі певного міста, а також функцій щодо забезпечення зайнятості, виробництва, товарів для населення.

Містообслуговуючі об'єкти в основній своїй частині належать до невиробничої сфери. Складовою частиною є міське господарство. Воно включає підприємства житлово-комунального та побутового обслуговування населення, пасажирський транспорт, заклади охорони здоров'я та соціального забезпечення, освіти, культури й мистецтва. Містообслуговуючі об'єкти виконують внутрішні функції, пов'язані з виробництвом продукції (послуг) для задоволення потреб населення.

Місто розвивається в процесі взаємозв'язків містоутворюючих та містообслуговуючих галузей. Ці підприємства повинні доповнювати один одного, так як кінцеві результати їхньої діяльності залежать один від одного. В іншому випадку місто буде страждати в економічному й соціальному плані.

Насамперед виокремимо житлово-комунальний комплекс (далі – ЖКК), завдання якого – забезпечення нормальної експлуатації об'єктів житлової та нежитлової нерухомості (житлових і нежитлових будівель).

Нормальна експлуатація – це технічне й санітарне обслуговування будівель, проведення необхідних ремонтних та профілактичних робіт, а також

постачання в будівлі необхідних ресурсів (води, газу, електричної та теплової енергії) для створення комфортних умов проживання й роботи (житлові та комунальні послуги).

Крім житлово-комунального комплексу, міське господарство забезпечує постачання необхідних ресурсів до об'єктів соціального (бюджетного) сектору – школи, лікарні тощо, а також комерційним споживачам. Технічне утримання й комунальне забезпечення об'єктів соціально-культурної сфери міста – шкіл, поліклінік, лікарень, бібліотек, спортивних об'єктів тощо.

Сектор благоустрою забезпечує належний рівень благоустрою міського середовища (це будівництво й підтримка міських доріг, зелених насаджень, зон рекреації, санітарне прибирання тощо), благоустрій міської території, враховуючи дорожнє господарство, санітарне очищення, прибирання та утилізацію побутових відходів і сміття, садово-паркове господарство, утримання малих архітектурних форм, водоймі, пляжів та інших міських об'єктів.

Крім цих базових видів діяльності, до складу міського господарства входять і зовнішні функції з утримання та комунального забезпечення низки міських об'єктів, що не входять до складу міського господарства, а саме комунальне забезпечення енергією, водою та відведенням каналізаційних стоків, послугами з благоустрою міської території підприємств торгівлі та громадського харчування, правоохоронних і військових організацій, промислових підприємств, комерційних організацій різного профілю та інших об'єктів, що розташовуються на території міста.

Як випливає з цього угруповання, до міського господарства належать об'єкти та види діяльності двох типів: які безпосередньо забезпечують життєво важливі функції міста, а також надають послуги.

Міське господарство має низку особливостей. По-перше, багатогалузевий характер (житлове та комунальне господарство, енергетика, освіта, охорона

здоров'я тощо); найбільшою частиною є житлове та комунальне господарства, які становлять самостійну галузь.

По-друге, місцевий характер (діяльність підприємств спрямована на задоволення потреб, зазвичай, місцевого населення). Склад міського господарства й вартість його елементів визначаються розміром міста, чисельністю населення, особливостями міського планування, природними умовами.

По-третє, міське господарство – складна система взаємозв'язків господарюючих суб'єктів і споживачів послуг, обумовлена як складною схемою технологічної взаємодії у виробничому процесі, так і суперечливими інтересами бізнесу та суспільства, які впливають з публічного характеру послуг.

По-четверте, тісний зв'язок із промисловістю. Його розміри визначаються чисельністю населення, що залежить здебільшого від розмірів промисловості, що розвивається в певному місті. Промисловість забезпечує міське господарство матеріалами й обладнанням. Міське господарство забезпечує нормальну роботу промислових підприємств, забезпечуючи їх водою, газом, обслуговуючи каналізацією, транспортом тощо. Виняток становлять курортні, адміністративні та наукові міста країни, що розвиваються завдяки іншим містоутворюючим факторам.

По-п'яте, сукупність взаємопов'язаних галузей і підприємств, що викликає необхідність пропорційного їх розвитку. Будь-яка галузь не може розвиватися у відриві від інших. Наприклад, розвиток міського транспорту вимагає одночасного благоустрою вулиць і доріг; обсяг роботи каналізації залежить від потужності міського водопроводу тощо.

По-шосте, особливості процесів виробництва та споживання продукції більшістю підприємств міського житлово-комунального господарства – вони або збігаються за часом (послуги пасажирського транспорту, лазень тощо), або безпосередньо слідують один за одним (електропостачання, водопровід тощо).

У зв'язку з цим більшість підприємств не може накопичувати продукцію і має виробляти її стільки, скільки потрібно в певний момент. Це призводить до нерівномірності виробництва протягом доби (пікові години) і року (улітку, взимку).

По-сьоме, монопольне становище більшості підприємств комплексу на локальних ринках (зазвичай, у межах поселень). З одного боку, це пов'язано з монопольним становищем підприємств, що забезпечують постачання ресурсів по мережам систем (водопостачання). З іншого – монополізм у житловому секторі та секторі благоустрою є значною мірою продуктом соціалістичної системи господарювання, і розвиток ринкових інститутів зрештою призведе до демонополізації цих секторів.

На житлово-комунальний комплекс припадає приблизно 5 відсотків валового внутрішнього продукту економіки. Але житлово-комунальний комплекс порівняно рівномірно розосереджений по всій території країни, тому як щось масштабне та єдине часто не сприймається.

3. Моделі організації роботи підприємств комунальної інфраструктури

У світовій практиці існують три основні управлінські моделі організації роботи комунального комплексу: німецька (або північноєвропейська), французька та англійська. Тією та іншою мірою всі вони засновані на тому, що комунальна інфраструктура – це сфера відповідальності місцевої влади.

У Німеччині муніципалітети створюють акціонерні товариства (далі – АТ), які керують водоканалами. Основні інженерні фонди входять до статутного капіталу підприємства, тобто належать вже не місцевій владі, а підприємству. У таких АТ або 100 відсотків власності, або контрольний пакет акцій належить муніципалітету. У чому перевага цієї схеми? Виникає чіткий механізм управління підприємством. Власник через наглядову раду, через загальноприйняті ринкові інститути забезпечує управління своїм майном.

У французькій моделі інфраструктура залишається в муніципальній власності. Та сама інженерна система водопостачання належить муніципалітету. А ось працювати на водопровідно-каналізаційних мережах може будь-який приватний оператор, який виграв конкурс. Муніципалітет формує конкурентне середовище у сфері управління своїм майном, конкуренцію не на ринку, але за ринок.

Можуть застосовуватися різні концесійні схеми, наприклад «будівництво – експлуатація – передача», коли концесіонер будує за свої гроші, протягом терміну дії концесії володіє та експлуатує об'єкт, а потім передає його в муніципальну власність. Вартість продукту, який концесіонер виробляє в період дії концесії, регулюється муніципальною владою як продукт монополії. Вкладені в розвиток інфраструктури гроші концесіонер повертає за рахунок узгодженої з містом тарифної політики. Контракт укладається, зазвичай, на тривалий термін – 20–25 років.

Існує і третій, англійський, більш радикальний шлях, коли комунальні структури перебувають у приватній власності. Усі водоканали в містах Великобританії внаслідок приватизації належать одній із семи приватних фірм. Вплив регіональної влади, однак, зберігається, тому що це локальні монополісти і їхня діяльність регулюється з огляду на завдання регіонального розвитку.

У житлово-комунальному комплексі можна знайти приклади як природних, так і «неприродних» монополій. Наприклад, серед природних монополій можна виокремити підприємства водопостачання та каналізації, теплопостачання тощо. Вони володіють усіма необхідними ознаками природних монополій, наприклад для входу на ринок їм потрібно понести істотні витрати на розвиток мереж та будівництво необхідних споруд. Прикладом «неприродних» монополій можуть бути підприємства з управління житловим фондом та його обслуговування. Надання цих послуг не вимагає великих капіталовкладень, і галузь є потенційно конкурентною.

Про масштаби діяльності комунальних підприємств свідчить той факт, що практично у всіх муніципалітетах комунальні підприємства входять до найбільших платників податків.

Вирішення проблеми ефективного регулювання комунальних підприємств – ключове завдання формування бізнес-середовища в цьому секторі. Головний критерій ефективного регулювання – формування квазіринкових умов, а саме економічної зацікавленості в зниженні витрат. Існуючі нині підходи до тарифного регулювання, засновані на принципі «витрати + рентабельність», не формують зацікавленості в зниженні витрат.

Водночас світова практика виробила досить багато ефективних економічних інструментів тарифного регулювання. Усі ці інструменти, у кожного з яких є свої переваги й недоліки, засновані на таких найважливіших принципах:

- тариф повинен формуватися як певний компроміс між інтересами постачальників і можливостями споживачів, до того ж процедура пошуку такого компромісу повинна бути максимально прозорою та публічною;
- тариф повинен покривати витрати підприємства й відповідати виробничій та інвестиційній програмі підприємства;
- у процес регулювання повинен бути закладений принцип: скільки грошей – стільки й роботи;
- тариф повинен мати строковий характер (оптимально 3–5 років), при цьому потрібно обов’язково визначити зовнішні фактори, зміна яких має приводити до перегляду, точніше, автоматичного перерахунку тарифу (наприклад, зміна вартості електричної енергії повинна призводити до зміни тарифу у водопостачанні, оскільки вартість електроенергії становить понад 30 відсотків у вартості води, що подається). Реалізація цієї умови забезпечить формування стабільної прибуткової бази підприємства для виконання виробничої та інвестиційної програм;

– у період дії тарифу контроль за роботою підприємства повинен здійснюватися не шляхом аналізу собівартості й регулювання прибутку, а тільки за індикативними показниками виконання виробничої та інвестиційної програм.

4. Міська інженерна інфраструктура

При просторовому аналізі території світу, при нанесенні інженерних комунікацій, ліній енергопередач, отримаємо деякий каркас, де концентрація точок з'єднань позначатимуть присутність міста на карті. Інженерна інфраструктура так само грає важливу роль у розвитку міста, її роль схожа з транспортною системою. Ми вже давно звикли, що не бачимо ліній передач електроенергії, в місті, труб каналізації, водопостачання, теплових труб тощо, без яких життя міста припинило б існування, оскільки усі ці умови життєво необхідні місту для елементарного існування. Усе це на 95 % заховано під містом, у міських інженерних комунікаціях, для вивільнення землі міста.

Підприємства інженерної інфраструктури забезпечують технічні умови існування суспільства. Серед них можна виокремити гідроелектростанції, теплоелектроцентралі (далі – ТЕЦ), водоканал, ЖЕУ та ЖЕК, підприємства, які обслуговують ліфтове господарство тощо.

Вплив інженерної інфраструктури на функціонування міста аналогічно ролі транспорту. Нормальне життя сучасного міста неможлива без системи електропостачання. Найвища щільність споживання електроенергії властива території міського каркаса. Електроенергія виробляється в периферійній зоні міста або надходить із віддалених енергетичних центрів. Виникають потужні лінії передач, що йдуть із периферії до центральних фокусів міста. Енергозабезпечення тієї чи іншої ділянки міста в істотному ступені лімітує можливості його подальшого господарського освоєння. Тому й процес урбанізації периферійних територій, і підвищення рівня освоєння міського простору, пов'язане з розвитком каркаса, вимагають подальшого будівництва

високовольтних ліній електропередач і численних енергопідстанцій. Вони грають роль, аналогічну ролі транспортних магістралей і транспортних вузлів відповідно.

Як і у випадку з вулично-дорожньою мережею, у мегаполісах нерідко спостерігається перевантаження цих ліній і підстанцій. Реконструкція застарілих систем, створення нових потужних ліній вимагають великих капіталовкладень. Таке будівництво рентабельне при досить високій інтенсивності енергопотоків, що стимулює містобудівну політику, орієнтовану на підвищення поверховості, на створення нових фокусів ділової активності на вже забудованих територіях.

Цей комплекс проблем типологічно цілком споріднений проблемам транспорту. Аналогічна ситуація пов'язана з системами тепло- й газопостачання міста, а також із міським водогоном. Недостатньо високий рівень функціонування цієї структури може заблокувати подальший розвиток міста. Аналогічний комплекс проблем пов'язаний з системами каналізації та видалення твердого сміття.

Тема 2.2 Міський ринок нерухомості

1. Ринок нерухомості

Сфера нерухомості є одним з істотних складників у будь-якій економічній структурі. Фактично без ринку нерухомості не може бути ринку взагалі, оскільки ринок праці й ринок капіталу самі по собі навряд чи можуть існувати, адже навіть такі установи, як банки, біржі, інвестиційні компанії, повинні бути учасниками ринку нерухомості для придбання або оренди приміщень, необхідних для їх діяльності.

Ще більш значущою сфера нерухомості виявляється для сфери виробництва. Жодне промислове підприємство не може існувати без такого «матеріального доповнення», як будівлі та споруди.

Нерухомість – це найбільший акумулятор капіталу, але найчастіше капіталу невидимого, неперед'явленого.

В економічно нерозвинених країнах нерухомість переважно використовуються лише для задоволення господарських потреб. У розвинених країнах ті самі активи мають зворотну сторону – вони є джерелом капіталу. Вони можуть ініціювати досить довгі виробничі ланцюги, які придатні для забезпечення інтересів різних економічних агентів, наприклад як застави при іпотеці або забезпеченні інших видів кредиту. Це «друге життя нерухомості» відсутнє в країнах, де не забезпечені механізми трансформації матеріальних активів у продуктивний капітал.

Будь-який актив, соціальні та економічні властивості якого не зафіксовані у формальній системі власності, вкрай важко пред'явити ринку. Без певної системи приватної власності неможливо функціонування ринку нерухомості з масштабними операціями щодо переходу активів з одних рук в інші.

У повсякденному житті термін «нерухомість» здається цілком зрозумілим і як би само собою зрозумілим. Поняття «нерухоме майно» уперше сформульовано в римському праві у зв'язку з введенням у цивільний оборот земельних ділянок та інших природних об'єктів, і на сьогодні воно стало загальноприйнятим у всіх країнах світу.

У світовій практиці поняття нерухомості виступає як двоєдине поняття. Під нерухомістю розуміється, з одного боку, матеріальна власність з усіма її фізичними властивостями та характеристиками, а з іншого – нематеріальна власність, або право власності.

Нерухоме майно як матеріальна субстанція в англomовних країнах називається *realestate*, *realty* і включає в себе земельну ділянку, ґрунтовий шар і

будь-яке майно, яке розташоване на поверхні землі і міцно з нею пов'язане, незалежно від того, прикріплене воно до неї фізично чи ні.

До нерухомості належить також повітряний простір над певною земельною ділянкою та вміст надр (хоча визначення повітряного простору й надр у різних країнах різні).

Водночас у США не менш важливим поняттям, пов'язаним із нерухомістю, є *realproperty*, яке можна перевести як «права на нерухоме майно», а точніше, «нерухома власність». Це юридичне поняття, яке позначає сукупність (набір) прав, пов'язаних із володінням, користуванням і розпорядженням нерухомістю.

В окремих країнах є певні відмінності в розмежуванні нерухомого та рухомого майна. Так, у Франції вважаються нерухомими всі предмети поміщені на земельну ділянку для його обслуговування: тварини, сільськогосподарські машини та знаряддя тощо.

Згідно зі Ст. 181 Цивільного Кодексу України: до нерухомих речей (нерухоме майно, нерухомість) належать земельні ділянки, а також об'єкти, розташовані на земельній ділянці, переміщення яких є неможливим без їх знецінення та зміни їх призначення.

Режим нерухомої речі може бути поширений законом на повітряні та морські судна, судна внутрішнього плавання, космічні об'єкти, а також інші речі, права на які підлягають державній реєстрації.

Ситуація з земельним правом у містах на порядок складніше, ніж у сільській місцевості. На відміну від сільської місцевості, де використання земельної ділянки, зазвичай, відбувається в одній «площині» (наприклад, вирощування сільськогосподарських культур), поняття земельної ділянки в місті часто набуває «тримірності».

Як приклад розглянемо великий міст через річку. Під річкою можуть проходити лінії метро, під мостом зазвичай проходять міські інженерні комунікації, у підставах моста часто розміщують склади, гаражі, майстерні.

Окрім того, міст може бути багатоярусним. У цьому разі простір кожного ярусу має свій правовий режим користування. Тому в місті часто доводиться регулювати правові питання користування різних просторів у межах одного об'єкта нерухомості.

Нерухомість (нерухома річ, нерухоме майно) – це ділянка території з належними йому природними ресурсами (грунтом, водою та іншими мінеральними й рослинними ресурсами), а також будівлями та спорудами.

З визначення нерухомості випливає важлива ознака нерухомості як товару – її неможливо фізично вилучити та перемістити в просторі, переробити й розділити з іншою просторово мобільною продукцією. Інакше кажучи, нерухомість це стаціонарна річ, яка не споживається та довговічна. Тільки землетрус, вибух, пожежа, повінь або інше стихійне лихо можуть зруйнувати житловий будинок, але це вже виходить за межі нормального перебігу подій (так званий форс-мажор).

Розглянемо особливості нерухомості як товару докладніше.

1. Нерухомість – це товар, що відрізняється довговічністю, однак у кожного об'єкта нерухомості є свій цикл життя: періоди зростання, стабільності, занепаду, поновлення. Існує також поняття зносу, амортизації, які визначають втрату придатності та зменшення вартості об'єкта нерухомості та пов'язані саме з його старінням.

2. Кожен об'єкт нерухомості є унікальним та неповторним. Навіть «однакові» квартири в одному й тому самому будинку повинні відрізнятися за своїми ознаками і, відповідно, за вартістю: у одній вікно виходить у парк, в іншої на смітник, не кажучи вже про якісь більш фундаментальних відмінностей. Таким чином, різноманітність і неповторність утворюють ще одну групу ознак нерухомості.

3. Дуже важливою особливістю нерухомості є необхідність постійного управління нею. Таке управління включає: обслуговування житлових і

нежитлових приміщень, поточний і капітальний ремонт, пошук орендарів, контроль за надходженням орендних платежів тощо.

4. Нерухомість становить особливий вид власності, права володіння, користування й розпорядження нею відмінні від прав володіння іншими видами власності. Справа в тому, що користування нерухомістю, на відміну від користування більшістю товарів, що належать до рухомого майна, зачіпає інтереси інших громадян або юридичних осіб, а також місцевої громади загалом.

З цього випливає, що використання об'єктів нерухомості завжди пов'язане з певними регламентаціями, певними обмеженнями, право власності на об'єкти нерухомості ніколи не буває абсолютним, і реалізація цього права неминуче пов'язана з урахуванням інтересів держави, місцевих органів влади та інших суб'єктів права. Саме тому оборот земельних ділянок обмежений. Обмеження стосуються ситуацій, у яких якраз і можуть бути ущемлені інтереси суспільства, держави або окремих суб'єктів права.

Ринок нерухомості – сукупність відносин, які створюються навколо операцій з об'єктами нерухомості, тобто це й механізм і організація обороту нерухомості.

Механізм обороту тобто переходу нерухомості – зумовлює можливість самоорганізації та ефективність ринкової економіки. Дія цього механізму та його наслідки проявляються в такому:

- визначається ринкова (реальна на відповідний момент часу) вартість нерухомості та з'являється можливість її адекватного оподаткування;
- нерухомість може використовуватися у найефективніший і найприбутковіший спосіб;
- виникає стимулююча економіку конкуренція серед існуючих і потенційних правовласників за найефективніше використання нерухомості;
- попит стимулює пропозицію в частині створення необхідної кількості та видів нових об'єктів нерухомості.

Однак через те, що нерухомість є особливим видом власності, права володіння, користування та розпорядження нею відмінні від прав володіння іншими видами власності. Додаються ще типові для будь-якого ринку вади ринку. З цього випливає, що оборот нерухомості не може відбуватися сам по собі, безконтрольно. Його необхідно регулювати. Засіб для такого регулювання – інфраструктура ринку нерухомості.

Основними учасниками (здебільшого непрофесійними) ринку нерухомості є споживачі послуг, які надає ринок.

Професійні учасники ринку спеціалізуються за секторами ринку, за видами послуг, що надаються та за типами функціонального використання об'єктів нерухомості. Серед них виокремлюють:

- учасники сектору розвитку нерухомості: проектно-будівельні організації, девелопери, інвестори, керуючі проектами;
- учасники сектора обороту нерухомості: ріелтори, оцінювачі нерухомості;
- учасники сектора управління нерухомістю: організації, що управляють житловою нерухомістю та житлово-комунальним господарством, а також організації, що спеціалізуються на управлінні комерційної та виробничої нерухомістю.

Як самостійні учасники ринку нерухомості виокремлюють кредитно-фінансові установи.

Особливими учасниками ринку нерухомості є держава та органи місцевого самоврядування. Особливість їх полягає в тому, що вони присутні на ринку нерухомості і як учасники цього ринку, і як його регулятори, і як споживачі послуг. При цьому важлива умова ефективної присутності держави і органів місцевого самоврядування на ринку нерухомості полягає в тому, що функції, які виконує держава, органи місцевого самоврядування та приватні агенти, повинні бути інституційно розведені.

Структура ринку нерухомості. Первинний ринок – це ринок де нерухомість як товар виступає вперше.

У розвиненій економіці такий ринок формується шляхом створення об'єктів нерухомості внаслідок будівельної діяльності. Тобто основними продавцями нерухомості в такому разі виступають держава, в особі своїх центральних і місцевих органів влади, а також будівельні компанії – постачальники житлової та нежитлової нерухомості.

Специфіка формування первинного ринку землі та іншої нерухомості полягає в тому, що в основі його лежить приватизація земельних ділянок та будівель, що перебувають у державній власності й розвиток індивідуального житлового будівництва.

Вторинний ринок. На вторинному ринку нерухомість виступає як товар, який раніше був у вжитку та належить певному власнику – фізичній або юридичній особі.

Тобто це такий ринок, який працює завдяки пропозиції приватної власності, а саме завдяки тому, що виставляється на продаж безпосередніми власниками нерухомості.

Рівень розвитку ринку нерухомості в місті та стан фінансування нерухомості є найважливішими факторами економічного благополуччя міста або регіону. Це пояснюється низкою причин.

По-перше, розвинений ринок нерухомості є найсильнішим стимулом для розвитку багатьох галузей міської економіки – будівництва, виробництва будівельних матеріалів, обладнання та техніки, транспорту, дорожнього будівництва.

При цьому створюються додаткові робочі місця, що важливо для підтримки високої зайнятості населення. Підраховано, наприклад, що одна інвестована в будівництво гривня дозволяє залучити додатково 4–5 гривень у суміжні галузі, що дає імпульс розвитку інших галузей, оживляє ситуацію на ринку.

По-друге, за розвитком ринку нерухомості неухильно прямує підвищення рівня життя, поліпшення інвестиційної та естетичної привабливості міста.

Поява нових підприємств, зростання їхніх доходів розширюють базу для оподаткування, а додаткові податкові надходження дозволяють адміністрації краще виконувати завдання, що вимагають фінансування з міського бюджету, а також залучати додаткові позабюджетні фінансові джерела.

Нерухомість і організація її обігу (ринок нерухомості) – надзвичайно важливі компоненти міської економіки. Місто не володіє більш значними активами, ніж нерухомість. Цей нерухомий актив не може бути «вивезений» із міста – він нерозривно із містом пов'язаний. Однак цінність цього активу не постійна й може «мігрувати» із міста в місто, подібно до реальних капіталів.

По-третє, завдяки своїй інертності нерухомість виступає своєрідним стабілізатором економічних змін у місті. При різких змінах економічної ситуації (різке зростання доходів в місті або розорення більшості економічних агентів) нерухомість реагує на них із деяким запізненням і дає змогу місту спокійніше пережити будь-які економічні потрясіння.

По-четверте, доходи від нерухомості, становлять, за різними оцінками, від 15 до 20 відсотків валового національного продукту більшості країн із ринковою економікою та є важливим джерелом формування місцевих бюджетів.

На думку фахівців, дохід від нерухомості варіюється по містах США від 10 до 70 відсотків усіх надходжень до місцевого бюджету залежно від особливостей міста й регіону. Зараз, коли особливо гостро стоїть питання про джерела підвищення доходів міських бюджетів, можливість підвищення доходів від нерухомості повинна привернути до себе пильну увагу міст.

Земля та нерухомість вже грають дуже помітну роль у доходах міських бюджетів: за результатами спеціального дослідження, сумарний внесок всіх джерел доходів, пов'язаних із землею та нерухомістю (надходження від продажу прав, переважно приватизаційні, податок на землю, близько 50

відсотків податку на майно, орендні надходження від землі та іншої нерухомості), хоча й коливається від міста до міста в дуже широких межах – від 10 до 32 відсотків, усе-таки досить помітний у всіх досліджених містах.

Розглянемо структуру ринку нерухомості в місті:

- земельну ділянку;
- житлове приміщення (будинок, квартира, кімната);
- нежитлове приміщення;
- підприємство;
- споруда.

Розглянемо ці групи активів, докладніше:

1. Земельна ділянка – частина земної поверхні, що має фіксовані межі.

ЗД є об'єктом права власності.

Власник земельної ділянки має право продати її, подарувати, віддати в заставу, здати в оренду, а також розпоряджатися нею іншими способами (передача в довірче управління, внесок до статутного капіталу акціонерного товариства або товариства тощо).

Окрім того, власник земельної ділянки може зводити на ній будівлі та споруди, здійснювати їхню перебудову або знесення та дозволяти будівництво на своїй ділянці іншим особам.

Ці права здійснюються за умови дотримання містобудівних і будівельних норм і правил, а також вимог до призначення земельної ділянки.

2. Житловим визнається приміщення, яке призначене для проживання громадян та відповідає встановленим санітарним, протипожежним, містобудівним і технічним вимогам.

До житлових приміщень належать: житлові будинки, квартири в багатоквартирних будинках, житлові кімнати і/або інші приміщення, призначені для проживання та які визнаються житловими відповідно до законодавства України.

Згідно зі Ст. 379 ЦКУ – житлом фізичної особи є житловий будинок, квартира, інше приміщення, призначені та придатні для постійного проживання в них.

Не допускається розміщення в житлових будинках промислових виробництв. Розміщення власником у належному йому житловому приміщенні підприємства, установ або організацій допускається тільки після перекладу такого приміщення в нежитлове в порядку, визначеному житловим законодавством.

3. Нежитлові приміщення – приміщення призначені для виробничих, торгових, культурно-просвітніх, лікувально-санітарних, комунально-побутових, адміністративних та інших цілей.

Тобто це приміщення, яке використовується для будь-яких цілей, крім проживання в ньому фізичних осіб.

4. Підприємство, як майновий комплекс, який використовується для здійснення підприємницької діяльності, визнається нерухомістю. До складу підприємства як майнового комплексу входять усі види майна, призначені для його діяльності, зокрема земельні ділянки, будівлі, споруди, обладнання, інвентар, сировину, продукцію, борги, його продукцію, роботи й послуги (фірмове найменування, товарні знаки, знаки обслуговування) та інші виключні права.

5. Споруди інженерно-будівельні об'єкти, призначенням яких є створення умов, необхідних для здійснення процесу виробництва шляхом виконання тих чи інших технічних функцій, не пов'язаних зі зміною предмета праці, або для здійснення різних невиробничих функцій.

Міський ринок нерухомості (як і ринок житла) характеризують специфічні ознаки:

- географічні – місце розташування об'єкта нерухомості на території міста;
- історичні – періоди побудови об'єктів нерухомості;

- стан інфраструктури в районі об'єкта нерухомості (наявність доріг, під'їзних шляхів, видів транспортних магістралей, підприємств торгівлі тощо);
- обов'язкова державна реєстрація всіх угод на ринку нерухомості;
- наявність супутніх витрат, а саме: витрати по підтримці об'єкта нерухомості в нормальному стані (витрати на ремонт, експлуатацію тощо), щорічний податок на нерухомість та інші податки та збори на угоди з нерухомістю.

2. Міський ринок житла

Згідно зі Ст. 47 Конституції України кожен має право на житло.

Житло та житлові умови є необхідними умовами життя й розвитку людини, що забезпечують його гідне існування та сприяють мобільності робочої сили на ринку праці.

Ринок житла в економіці міста має визначальне значення. З ним пов'язані основні функції місцевого самоврядування, наприклад доходи місцевого бюджету, благоустрій території, забезпечення комунальними послугами населення, безпеку, захист від стихійних лих тощо.

Окрім того, соціальні та економічні чинники розвитку міста багато в чому залежать від стану ринку житла. Так, на соціальні фактори впливає соціальна стабільність, яка залежить від житлових умов людини. Житлова площа, якість житла значною мірою впливають на можливість людини скористатися плодами цивілізації в культурній і освітніх сферах. Відсутність житла та погані житлові умови – одна з головних причин зниження дітонародження, сімейних негараздів, розлучень та інших соціальних недуг сучасного суспільства. Соціальний статус людини значною мірою залежить від того, в якому будинку та в якому районі вона живе.

Економічна активність сім'ї та більшої частини населення пов'язана, насамперед з прагненням мати гідне житло. Роль сім'ї в економіці міста на сьогодні час багато економістів недооцінюють. В економіці сім'ю розглядають

як кінцевих споживачів вироблених у суспільстві товарів і послуг, тобто як населення, яке отримує в процесі розподілу, значною мірою через державні канали, необхідні матеріальні й нематеріальні блага (у вигляді послуг охорони здоров'я, освіти, культури та інших послуг соціального характеру).

Сім'ї накопичують товари тривалого користування, необхідні для ведення домашнього господарства, страхові та інші поліси на величезні суми.

У наслідок цього збільшуються активи й обороти банківської системи – іпотечних, комерційних банків, страхових пенсійних фондів тощо.

Однак родина є не тільки споживачем вироблених у суспільстві товарів і послуг, але й головним суб'єктом відносин, що визначає саме існування та рух економіки. У розвинених країнах вказують на фактори сім'ї, відповідні зростанню економіки.

Ринок житла на відміну від інших ринків товарів і послуг має специфічні ознаки, оскільки на нього поставляється єдиний вид товару – житло.

Виокремлюють п'ять типових особливостей, що відрізняють житло від інших товарів.

Житловий фонд неоднорідний: житло відрізняється за розмірами, місцем розташування, часом побудови, внутрішнім планування та комунальним зручностями.

Житло є нерухомістю: переміщати його з одного місця в інше непрактично.

Житло довговічне: якщо утримувати його в порядку, то воно може служити кілька десятиліть.

Високі витрати на його придбання: щоб придбати житло, звичайна сім'я повинна або довго збирати, або взяти в позику досить велику суму грошей.

Високі витрати на переїзд: грошові – вартість власне переїзду та психологічні, пов'язані зі зміною звичного оточення – друзів, школи, магазинів тощо.

Особливе значення для ринку житла має місце розташування житла. Покупець житла набуває разом із ним і певний набір характеристик місцевості, а саме: доступність до робочих місць, магазинів, місць розваг, яка залежить від положення та може бути дуже різною; забезпеченість громадськими послугами (школа, адміністративні послуги, поліція тощо); навколишнє середовище (якість повітря, води, рівні шуму); ландшафт, зовнішні характеристики будинків і ділянок.

Варто зазначити взаємозв'язок ринку житла з іншими характеристиками міста: особливостями населення, соціального та психологічного мікроклімату. Наприклад, у ринковій економіці, в умовах фінансової автономії рівні місцевих податків у різних містах різні. Є відмінності й у вартості життя. Необхідно відзначити, що ці фактори істотно впливають не тільки на ціну житла, а й в цілому на вибір покупцем місця проживання. Далеко не останню роль у виборі місця проживання грають і характеристики сусідства: національні, культурні, психологічні, криміногенні.

Структура ринку житла включає:

- житловий фонд як власність на житло (будинки, квартири);
- житлові послуги тобто функціонування житла (користування житлом).

Розміри житлового фонду на конкретний період завжди визначені та не можуть бути змінені одночасно, тобто пропозиція житла як товару залишається порівняно стабільною.

Управління нерухомістю в житловій сфері здійснюється з метою отримання соціального та комерційного ефекту від забезпечення жителів муніципального утворення житловими приміщеннями, збереження й відновлення житлового фонду, зниження витрат на його утримання. Кожна одиниця житлового фонду може виробляти низку споживчих послуг: слугувати притулком, засобом розвитку сім'ї, місцем відпочинку тощо. Все це називають житловими послугами.

Кожна діюча одиниця житлового фонду здійснює безперервний потік житлових послуг. І якби ми могли визначити їх кількісно, нам би довелося вимірювати їх за певний період. Саме цей аспект поняття «житла» мається на увазі при вивченні ринку житла, яке здається в найм, оскільки на цьому ринку продаються-купуються не будови (власність), а житлові послуги, які поставляються цими будівлями (користування).

Квартирна плата, або рента, що встановлюється на ринку житлових послуг, пов'язана не стільки з капітальними витратами на будівництво будівель, скільки з кількістю та якістю послуг і іншими факторами, що лежать за межами ринку капіталів. Тому досить часто ціни на житлові будинки (квартири, сімейні будинки) рухаються в одному напрямку, а ціни на створювані ними послуги – у протилежному.

Водночас ринок житлового фонду й ринок житлових послуг безпосередньо пов'язані між собою як елементи єдиного ринку житла. Наочно це проявляється, коли домовласник сам живе у власному будинку. Тут не доводиться говорити про два окремих ринка: придбання житла як предмета власності та придбання житлових послуг відображаються в одному рішенні.

Об'єктом управління є житловий фонд: житлові будинки й житлові приміщення (частина будинку, квартира, кімната), призначені та придатні для проживання, упорядковані згідно з умовами міста, що відповідають санітарним, технічним нормам і вимогам.

Специфіка житла як об'єкта управління практично виключає права щодо володіння та користування житловим фондом міста як власника, оскільки володіння та користування житловими приміщеннями здійснюється окремими фізичними й юридичними особами на договірній основі.

Залежно від цільового призначення міський житловий фонд поділяється на чотири групи:

1. Соціальний житловий фонд – сукупність усіх житлових будинків, житлових приміщень, що надаються за договором соціального найму.

2. Індивідуальний житловий фонд – сукупність житлових будинків, житлових приміщень, що використовуються громадянами-власниками для особистого проживання, проживання членів їхніх сімей чи інших осіб.

3. Комерційний житловий фонд – сукупність житлових будинків, житлових приміщень, що використовуються для отримання доходу та з цією метою переданих у володіння і (або) користування на підставі термінового платного договору комерційного найму або оренди.

4. Спеціалізований житловий фонд – сукупність всіх житлових приміщень, що надаються окремим категоріям громадян для постійного або тимчасового проживання (гуртожитки, будинки-інтернати, що перебувають в управлінні органів освіти та соціального захисту, будинки маневреного житлового фонду, які використовуються у випадках невідкладного розселення внаслідок пожеж, аварій, стихійних лих (до отримання нового житла, на час ремонту або реконструкції раніше займаного житлового приміщення)).

Житловий фонд міста залежно від форми власності поділяється на таке:

- приватний житловий фонд, який належить на праві власності громадянам, а також юридичним особам – приватним організаціям;
- змішаний житловий фонд, що перебуває у спільній власності (юридичних і фізичних осіб, житлових, житлово-будівельних кооперативів, товариств власників житла та інших об'єднань власників);
- державний житловий фонд, який перебуває у веденні державних підприємств і державних установ;
- міський житловий фонд, який належить на праві власності місту.

В організації управління нерухомістю в житловій сфері можна виокремити два напрями – соціальне та комерційне, які зазвичай, реалізуються різними структурними підрозділами місцевої адміністрації.

Офіси, підприємства непромислового характеру, установи та організації можуть розміщуватися в житлових приміщеннях тільки після переведення їх до нежитлових, тому власник нерухомості має право звернутися із заявою в міську

адміністрацію про зміну цільового призначення житлового будинку або приміщення.

Головні причини, які безпосередньо впливають на зміни на ринку житла (житлового фонду та житлових послуг), це ціни на житло; витрати, пов'язані з володінням житлом; прибутковість орендного фонду.

Ціни на житло залежать від ряду факторів, а саме:

1. Будівництва нового житла. У процесі зростання цін нове житло стає більш прибутковим, тому будується більше будинків, зазвичай, на порожніх землях.

2. Уповільнення зносу житла яке використовується. З ростом цін на житло вигідніше витратити більше грошей на його ремонт і технічне обслуговування. Тому темпи зносу житла сповільнюються.

3. Реконструкція старих осель. Деякі власники оновлюють свої житла, підвищуючи якість і кількість житлових послуг.

Витрати, пов'язані з володінням житлом для орендаря та домовласника різні, що має принципове значення для прийняття сім'єю рішення: орендувати житло або придбати його у власність. Без податків домовласник несе витрати трьох типів.

Капітальні витрати, тобто витрати на придбання житла (будівництво або придбання), розраховані на один рік. Ці витрати дорівнюють купівельній ціні житла V , помноженої на ринкову ставку відсотка. Якщо домовласник позичив гроші на придбання житла, то капітальні витрати дорівнюють розміру відсотків які щорічно їм виплачуються. Якщо на покупку житла витрачені власні гроші, то капітальні витрати – змінні втрати внаслідок інвестування грошей у житло замість зберігання їх у банку зі ставкою відсотка i .

Знос: якщо ринкова вартість будинку зменшується на d відсотків на рік, щорічні амортизаційні витрати становитимуть Vd .

Експлуатаційні витрати. Якщо щорічні витрати на експлуатацію житла становлять t відсотків, то річні експлуатаційні витрати дорівнюють Vm . До

таких витрат належать не тільки грошові витрати, але й додаткові витрати часу домовласника, оцінені економічно.

Отже, щорічні витрати домовласника можуть бути виражені рівнянням:

$$C = V (i + d + t),$$

де V – вартість житла (купівельна ціна);

i – ставка відсотка;

d – норма амортизації;

t – експлуатаційні витрати.

Якщо житло здається, то витрати перекладаються на орендаря і рівняння набуває вигляду:

$$C_r = V (ir + dr + mr),$$

де C_r – витрати орендаря.

Витрати орендаря є основою квартирної плати, що виплачується домовласникові, що здає житло в оренду. В умовах конкуренції домовласники отримують нульовий економічний прибуток (або нормальний бухгалтерський прибуток). Це означає, що річна квартирна плата дорівнює їх витратам.

Відзначимо, що при $C = C_r$ сім'ї байдуже, чи володіє вона власне будинком або орендує житло.

Однак витрати орендаря C_r зазвичай, вище. Це пов'язано з трьома причинами. По-перше, у орендаря немає довгострокової зацікавленості в цьому житлі. Від ремонту виграє більше домовласник, а не орендар. Останній не поспішає повідомляти про необхідність ремонту, поки не відчує реальної незручності (наприклад, від протікання труби). Тому експлуатаційні витрати й норма амортизації тут вище.

По-друге, житло що здається в оренду є більш ризикованим вкладенням порівняно з вкладеннями у власний будинок. Тому ставки по кредитах на будівництво житла, передбачуваного до здачі в оренду, вище.

По-третє, власники власного будинку часто виконують необхідні дрібні роботи (ремонт, догляд за ділянкою) своїми силами. Тому щорічні витрати домовласника, що проживає у власному будинку, менше, ніж річна плата за рівноцінне житло, що здається в оренду.

Є три причини, за якими сім'ї віддають перевагу оренді володінню:

- 1) низькі доходи сім'ї, що перешкоджають отриманню позики;
- 2) висока мобільність; сім'ї, яким доводиться часто переїжджати, вважають за краще знімати квартири;
- 3) відсутність схильності до облаштування житла.

Прибутковість орендного фонду може знижуватися або підвищуватися. Підвищення прибутковості орендного фонду характеризує збільшення житлового фонду (нове будівництво, технічне обслуговування, реконструкція).

Зниження прибутковості орендного фонду може статися, коли: на стороні попиту – зниження орендного доходу або зменшення прибутковості чисельності населення, що призводить до падіння попиту на житло і, відповідно, до падіння ринкової квартирної плати та прибутку; на стороні пропозиції – збільшення житлового фонду, що викликає зниження квартирної плати і, відповідно, прибутку; експлуатаційні витрати зростають у міру старіння житлового фонду.

Якщо сумарні витрати перевищують сукупні доходи, то орендний житловий фонд стає збитковим. Це ставить домовласників перед вибором однієї з трьох альтернатив: конверсії, консервації або повної відмови від житла.

Конверсія. Житло може бути перетворено в нежитлове приміщення – офіс, магазин або автостоянку. Конверсія вигідна, якщо новий вид діяльності приносить достатній прибуток, щоб покрити витрати на переобладнання. Якщо ж для цього необхідно зруйнувати існуюче житло й будувати нову будівлю, то вартість конверсії стає досить високою, а сама конверсія недоцільною.

Консервація. Житло можна закрити й тимчасово вилучити з ринкового обігу. Цей варіант вигідний за наявності двох умов: по-перше, якщо власник розраховує на зростання квартирної плати в майбутньому, тобто якщо очікується майбутній прибуток; по-друге, якщо поточні витрати власника будинку й витрати, пов'язані з очікуванням зростання квартплати, порівняно невисокі.

Повна відмова від житла. Така відмова вигідна, якщо альтернативні варіанти використання житла (під роздрібну торгівлю, у комерційних або виробничих цілях) не приносять такого прибутку, який покрив би витрати на перебудову приміщення з житлового в нежитлове. Якщо вартість подібної конверсії висока, а ринкова вартість житла дорівнює нулю, то збереження права на володіння житлом втрачає сенс.

3. Ріелторська діяльність

Ріелторська діяльність – здійснювана на постійній основі професійна діяльність із надання за винагороду послуг при здійсненні операцій з об'єктами нерухомості, а також інша комерційна професійна діяльність на ринку нерухомості.

Виокремлюють такі види діяльності ріелтора: як агента або повіреного; брокера; дилера; посередника; з організації торгівлі нерухомим майном; створення окремих об'єктів нерухомості з метою подальшого їх продажу або передачі в оплатне користування; довірче управління нерухомим майном; надання консультаційних послуг.

Діяльність ріелтора як агента. Агент – особа, яка безпосередньо працює з клієнтами і здійснює всю підготовчу роботу для укладення договорів з клієнтами щодо здійснення цивільно-правових угод із нерухомим майном. Агентська діяльність здійснюється ріелтором на підставі укладеного зі споживачем послуг агентського договору. Агентський договір може передбачати покладання на ріелтора зобов'язання здійснювати стосовно

зазначеного в договорі нерухомого майна певні юридичні і (або) інші дії, зокрема зробити висновок, виконати одну або кілька угод з ним.

Діяльність ріелтора як повіреного здійснюється їм на підставі укладеного із споживачем послуг (довірителем) договору доручення. У цьому разі ріелтор здійснює визначені договором юридичні дії. Повірений діє від імені та за рахунок довірителя щодо належного йому або використовуваного ним нерухомого майна. Дії повіреного щодо особисто довірителя можуть бути визнані ріелторською діяльністю за тієї самої умови, що й дії агента.

Діяльність ріелтора як брокера. Брокер – фізична особа, яка безпосередньо працює з клієнтами і укладає з ними від імені юридичної особи або в якості індивідуального підприємця договори за цивільно-правовими угодами з нерухомим майном. Ріелтор визнається таким, що здійснює діяльність як брокера при укладанні між ним і споживачем послуг договору комісії, відповідно до якого ріелтор бере на себе зобов'язання від свого імені за рахунок клієнту вчинити один або кілька правочинів із нерухомим майном.

Діяльність ріелтора як дилера. Ріелтор здійснює дилерську діяльність, коли нерухоме майно, що є об'єктом купівлі-продажу укладаються їм із третіми особами (угод із надання прав на це майно), перебуває у власності ріелтора (було придбано ним раніше з метою подальшого продажу).

Діяльність ріелтора як посередника. Ріелтор виконує роль посередника при укладанні угод з нерухомим майном або при укладанні угод із нерухомим майном або правами на нього між третіми особами. Посередницькою ріелторською діяльністю визнається діяльність із надання особам, які виявили намір придбати або продати нерухоме майно (придбати або передати права на нього), послуг із пошуку контрагентів з метою подальшого укладення відповідних угод, безпосередньою стороною яких сам ріелтор не є.

Діяльність ріелтора у організації торгівлі нерухомим майном. Цей вид ріелторської діяльності полягає в наданні учасникам угод із нерухомим майном комплексу послуг, що сприяють належному висновку і (або) виконання таких

угод, зокрема: з інформаційного забезпечення учасників угод (надання інформації про об'єкти, цін на них, іншої інформації); консультаційних, з оформлення документів; щодо належного та безпечного проведення розрахунків по операціях, за винятком таких послуг, надання яких допускається виключно за наявності ліцензії на право здійснення банківської діяльності.

Діяльність ріелтора зі створення окремих об'єктів нерухомого майна з метою подальшого продажу, передачі в оплатне користування. Така діяльність визнається ріелторською в тій її частині, в якій вона безпосередньо відноситься до цивільного обороту нерухомого майна. Новозбудовані об'єкти можуть перебувати у власності ріелтора або третьої особи (або кількох осіб). Якщо подальша діяльність ріелтора з продажу (передачі в оплатне користування) новоствореного або реконструйованого нерухомого майна відповідає ознакам діяльності як агента, повіреного, брокера або дилера, то ця діяльність також визнається ріелторською. Ці положення зберігають силу і в тому разі, якщо новий об'єкт нерухомого майна створюється шляхом зміни правового режиму раніше існуючого об'єкта, зокрема шляхом розселення наймачів із квартир комунального типу, переведення приміщення в житловому й нежитловому фондах або зміною правового режиму використання мансардних приміщень тощо.

Діяльність ріелтора з довірчого управління нерухомим майном. Вона зізнається ріелторською в частині здійснення довірчим агентських, дилерських, брокерських дій та дій зі створення об'єктів нерухомості з метою їх подальшого продажу та передачі в платне користування.

Тема 2.3 Соціальна інфраструктура міста

1. Склад і функції соціальної інфраструктури міста

Соціальна інфраструктура - це сукупність галузей і видів діяльності, що сприяють комплексному відтворенню людини в процесі реалізації її особистих і суспільних потреб за допомогою надання різноманітних послуг.

Існує кілька підходів до класифікації об'єктів соціальної інфраструктури. Існують різні підходи до питання внутрішньої будови та класифікації складників соціальної інфраструктури.

Перший підхід, розглядає соціальну інфраструктуру в межах «макросередовища» (суспільства загалом), мезосередовища (міста чи іншого населеного пункту) і мікросередовища (безпосередніх умов життя людей).

Другий підхід, розглядає соціальну інфраструктуру за рівнями соціальної організації: на рівні суспільства, регіону, галузі економіки або підприємства.

Третій підхід поділяє соціальну інфраструктуру на три функціонально-цільові блоки:

- суспільно-політична та інтелектуально-культурна діяльність (освіта, наука, культура, мистецтво, діяльність у сфері масової інформації, громадських організацій, товариств, асоціацій, об'єднань);
- відновлення та збереження фізичного здоров'я (охорона здоров'я, фізична культура та спорт, соціальне забезпечення, туризм, охорона та вдосконалення навколишнього середовища);
- комунально-побутове обслуговування (житлово-комунальне господарство, побутове обслуговування, торгівля та громадське харчування, пасажирський транспорт, зв'язок по обслуговуванню населення).

Отже, можна зробити висновок, що в основі будь-якої класифікації соціальної інфраструктури лежать умови, що забезпечують життєдіяльність населення. Соціальна інфраструктура загалом і окремі її елементи обслуговують сукупність усіх видів діяльності населення.

Завданням функціонування соціальної інфраструктури є забезпечення комплексного розвитку її галузей із метою найповнішого обслуговування та задоволення потреб населення.

До складу соціальної інфраструктури міста входять:

- об'єкти охорони здоров'я: поліклініки, лікарні, аптечна мережа, служби санітарно-епідеміологічного та ветеринарного нагляду, інші лікувально-профілактичні заклади;

- об'єкти соціальної підтримки окремих груп населення: дитячі будинки, будинки для людей похилого віку та інвалідів, центри соціального обслуговування, соціальні притулки тощо;

- об'єкти освіти та науки: загальноосвітні школи, дитячі дошкільні установи, заклади середньої та вищої професійної освіти, спеціалізовані освітні установи, наукові організації, розташовані на території міста;

- об'єкти культури й мистецтва: бібліотеки, музеї, кінотеатри, театри, будинки і палаци культури, у великих містах цирки, концертні зали, філармонії, спеціалізовані навчальні заклади культури й мистецтва, пам'ятники історії та культури;

- об'єкти фізичної культури та спорту: стадіони, спортивні майданчики, плавальні басейни, спеціалізовані спортивні школи;

- об'єкти рекреації та дозвілля: парки, сквери, пляжі.

Більшість об'єктів соціальної інфраструктури міст перебувають у міській власності. Їхній зміст є найбільшою статтею витрат місцевих бюджетів. Органи місцевого самоврядування призначені сприяти раціональному розміщенню об'єктів соціальної інфраструктури по території міста, забезпечувати їх доступність для жителів.

Функції соціальної інфраструктури визначаються та підпорядковані цілям соціального й економічного розвитку суспільства: досягнення соціальної однорідності суспільства та всебічному гармонійному розвитку особистості.

До найбільш значущих цільових функцій соціальної інфраструктури можна віднести:

- створення умов для формування прогресивних тенденцій у демографічних процесах;
- відтворення робочої сили, якісно відповідає потребам і рівню розвитку виробництва;
- ефективне використання трудових ресурсів;
- забезпечення оптимальних житлово-комунальних і побутових умов життя населення;
- поліпшення та збереження фізичного здоров'я населення;
- раціональне використання вільного часу людей.

Головною метою функціонування об'єктів соціальної інфраструктури є повний і всебічний розвиток людини шляхом задоволення її побутових, духовних і культурних потреб.

Розвиток галузей соціальної інфраструктури враховує основні завдання соціальної політики, спрямованої на поліпшення якості життя населення, підвищення рівня його добробуту та довголіття, формування та відтворення здорового, творчо активного покоління. Це насамперед вирішення житлової проблеми, ліквідація комунального заселення, задоволення зростаючих потреб населення в якісному житлі; підвищення рівня та якості розвитку соціальної інфраструктури, створення культурної сфери життєдіяльності людини; поліпшення екологічних умов життя та праці; підвищення професійного рівня працівників як бази збільшення продуктивності праці та зростання обсягів товарів і послуг; створення гарантій соціальної захищеності всіх груп населення зокрема молоді й пенсіонерів; задоволення потреб населення в товарах і послугах при підвищенні рівня платоспроможності населення.

2. Фінансування соціальної інфраструктури

Специфіка фінансування об'єктів соціальної інфраструктури полягає в її диференціації на два типи:

- галузі, які працюють і розвиваються за рахунок власних ресурсів і орієнтовані на госпрозрахунок і отримання прибутку як основну мету своєї діяльності. До них належать торгівля, громадське харчування, побутове обслуговування;

- галузі, які здійснюють свою діяльність за рахунок централізованих, територіальних і колективних громадських фондів споживання. Ці галузі повністю або частково орієнтовані на бюджетні кошти.

Самофінансування соціального обслуговування населення останнім часом набуло широких масштабів і дає змогу зробити висновок про те, що попит на соціально-побутове обслуговування не задоволений. Це спричинено скороченням розмірів безкоштовного й пільгового обслуговування населення підприємствами й установами бюджетної сфери при одночасному зниженні витрат держави на утримання об'єктів соціальної інфраструктури.

Формою використання фінансових ресурсів бюджету установами й організаціями соціальної сфери, що перебувають на госпрозрахунку та мають самостійні доходи, є надання їм бюджетних субсидій для відшкодування ними відсутніх доходів для зведення балансу доходів і витрат. Така потреба в державних субсидіях зазвичай спричиняється або прагненням зберегти попит на соціальні послуги, або централізованою політикою ціноутворення на платні соціально-культурні послуги (кіно, театри, концертна діяльність).

Традиційно система фінансування соціальної інфраструктури поділялась на два канали: галузевий; територіальний. Розвиток і функціонування галузей соціальної інфраструктури залежать від того, наскільки її галузі здатні забезпечити себе фінансовими ресурсами на поточні цілі.

Галузевий принцип функціонування має недоліки: некомплексне використання відомчих об'єктів соціальної інфраструктури призводить до

розпорошення фінансових коштів. Підпорядкування об'єктів соціальної інфраструктури різних відомств ускладнює координацію у вирішенні соціальних проблем міст.

Територіальний канал фінансування представлений місцевим бюджетом, який є основним джерелом фінансування соціальної інфраструктури міста. Але бюджет місцевої влади вельми обмежений, що перешкоджає цьому процесу.

На сьогодні бюджет не здатний взяти на себе повністю витрати на утримання соціальної сфери. З іншого боку, держава зобов'язана захищати інтереси населення (особливо його малозабезпечених верств) і забезпечувати йому отримання соціальних послуг, а тому повністю перейти на самофінансування об'єкти соціальної інфраструктури не можуть. Тому доцільним видається співіснування декількох форм фінансування, як державних, так і приватних фондів і на державному рівні, і на територіальному. Важлива роль у вирішенні цієї проблеми повинна бути відведена підприємствам, які теж могли б взяти на себе частину витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури.

У сучасних умовах на утримання та розвиток державних і муніципальних об'єктів соціальної сфери фінансові ресурси спрямовуються з декількох джерел: бюджету, позабюджетних фондів, коштів підприємств, населення.

Кошти бюджету та позабюджетних фондів, що направляються в соціальну сферу, утворюють громадські фонди споживання, головним призначенням яких є соціальний розвиток суспільства й соціальна захищеність населення, надання йому соціальних послуг. Засоби громадських фондів споживання дають змогу надавати населенню безкоштовні або на пільгових умовах послуги установ освіти, охорони здоров'я, соціального забезпечення та в значною мірою послуг підприємств житлово-комунального господарства.

Тема 2.4 Планування економічного розвитку міста

1. Міська політика: поняття та цілі

У сучасному словнику іноземних слів політика характеризується як сфера діяльності, пов'язана з відносинами між суспільними групами, сутністю якої є визначення завдань, форм, зміст діяльності держави. Загалом політика є людська діяльність, що виражається у взаємодії між соціальними спільнотами, класами, націями, народами, партіями, державами, громадянами та їх об'єднаннями з приводу політичної влади, для поліпшення умов життя людей, забезпечення громадського та світового порядку.

У 1962 р 117-я Конвенція Міжнародної організації праці (далі – МОП) зазначила: «Будь-яка політика повинна насамперед спрямовуватися на досягнення добробуту й розвиток населення, а також на заохочення його прагнення до соціального прогресу. Політика ... загального призначення визначається з належним урахуванням її впливу на добробут населення».

Регіональна політика – це сукупність ідей, принципів, завдань, намірів і дій, які реалізуються державою для досягнення та збереження певної просторової соціально-економічної рівноваги країни з урахуванням дотримання загальнонаціональних, власне регіональних і місцевих інтересів.

У нових умовах демократизації суспільства кожне місто перестає бути тільки об'єктом прямого управління з боку державних і регіональних владних структур. Місто одночасно стає і суб'єктом управління. Це означає, що місто в особі органів місцевого самоврядування (далі – ОМСВ) здатне самостійно й під свою відповідальність:

1. Приймати й реалізовувати оперативні та стратегічні рішення щодо соціально-економічного просторового розвитку.
2. Розпоряджатися своїми ресурсами.
3. Формувати сприятливе середовище життєдіяльності людей.

4. Створювати нормальні загальноєкономічні умови для функціонування підприємств і організацій.

5. Визначати своє майбутнє.

ОМСВ і їхні лідери – носії інтересів і цілей розвитку своїх міст, оскільки їм конституційно надані відповідні повноваження та на них покладено всю відповідальність за реалізацію цих повноважень, тобто сьогодні функція визначення мети й її реалізація передана на рівень ОМСВ. Тому можна говорити про міську політику на рівні міського самоуправління в тісному взаємозв'язку з регіональною політикою.

Міська політика – це декларована, цілеспрямована, інституційно й законодавчо оформлена діяльність влади всіх рівнів, а також інших учасників (різноманітних громадських організацій, партій, спілок, корпорацій, а також громадян), що надає та регулює вплив на розвиток міста та його систем у межах певної концепції в інтересах досягнення поставлених цілей.

Міська політика пов'язана не тільки з рухом матеріальних, фінансових, майнових, трудових та інших ресурсів, а й із проблемами моралі, етики, ідеалів, оскільки цілі визначаються цінностями, ідеалами суспільства та повинні бути морально прийнятними.

Слід розділити міську політику і міське управління. Політика призначена відповідати на питання: «що», «навіщо», «чому», «з якою метою», управління – «як», «за допомогою чого» забезпечується створення та розвиток міста як цілісної системи.

Міське управління – це сукупність способів, форм, методів, прийомів, адміністративних та інших управлінських механізмів, якими керуються посадові особи представницьких і виконавчих ОМСВ при втіленні на практиці цілей міської політики. Процес прийняття та втілення рішень, що стосуються регулювальної, прибутково-обмежувальної та інших типів міської політики, спрямованої на реалізацію відповідних програм і планів, є основою управління будь-яким містом. Цей аспект діяльності міської влади є політичним процесом,

тому що передбачає постійне вирішення конфліктів і примирення різних, часом інтересів які не збігаються. Протиріччя, які виникають, вирішуються на користь тих груп, які користуються найбільшим політичним впливом.

Розуміння сутності міської політики може бути полегшено за допомогою виділення її базових елементів – мети, об'єкти, напрямки реалізації, суб'єкти, умови реалізації, джерела та засоби реалізації, тимчасові рамки.

2. Сучасна концепція економічного розвитку міста

Розвиток міста не зводиться тільки до його просторового росту. Сучасне поняття «розвиток», включає три взаємопов'язаних характеристики:

- зміна (розвиток призводить до різнопланових структурних змін);
- зростання – структурні зміни, які ведуть до технологічного прогресу, підвищенню якості продукції та покращенню розподілу товарів і послуг;
- поліпшення – соціальні зміни, які забезпечують рівні можливості ширшого кола людей скористатися суспільними благами.

Сталий розвиток міста – це розвиток, який відповідає потребам сьогодення без шкоди майбутнім поколінням. В основі процесу сталого розвитку лежать три принципи:

1. Принцип справедливості між поколіннями або футуристичний принцип. Будь-яка діяльність повинна розглядатися з точки зору наслідків для майбутніх поколінь.

2. Принцип соціальної справедливості. Бідність розглядається як деградація, а стійкість передбачає більш рівномірний розподіл ресурсів.

3. Принцип міжкордонної відповідальності. Передбачає управління навколишнім середовищем в глобальному сенсі.

Стійке місто – це місто, в якому люди, органи влади різних рівнів, громадські та комерційні організації постійно докладають зусиль для вдосконалення природного, штучною та культурного середовища й діють у напрямі, що підтримує цілі глобального сталого розвитку.

Головною метою розвитку міста є підвищення якості життя міського населення, яке досягається через:

- виробництво продуктів і послуг, яких потребує місцеве населення;
- забезпечення зайнятості (а отже, доходів) місцевого населення;
- благоустрій міста.

Для забезпечення сталого розвитку міста необхідні стратегічні ресурси розвитку: фізичний капітал; «людський капітал»; соціальний капітал; ринки; фінансові ресурси; управління.

Особливу функцію управління в сучасному суспільстві становлять три функції:

- прогнозування – опис передбачуваних напрямів і параметрів розвитку міста як системи на основі аналізу рушійних сил, закономірностей, структури та інших чинників ймовірної поведінки протягом певного періоду, а також можливих наслідків такого розвитку;

- програмування – встановлення довгострокової пріоритетної мети розвитку міста, виявлення проміжних завдань, напрямів, методів і термінів досягнення поставленої мети, оцінка необхідних коштів і ресурсів, а також забезпечення порядку й механізму реалізації;

- планування – визначення цілей і завдань розвитку міста як соціально-економічної системи протягом конкретного періоду, розрахунок ресурсів і порядок забезпечення ними на період реалізації плану, визначення виконавців та джерел фінансування.

На рівні міста необхідно виокремити такі найважливіші документи, пов'язані з розвитком міста:

1. Концепція розвитку міста – це система поглядів, ідей трактування міського розвитку, генеральний задум, що визначає стратегію дій при здійсненні проектів, планів, програм.

2. Генеральний план міста є головним юридичним містобудівним документом, який визначає в інтересах населення та з урахуванням державних

завдань напрями й межі територіального розвитку міста, функціональне призначення та будівельне зонування території, розподіл земель за видами власності, принципові рішення щодо розміщення об'єктів загальноміського значення, транспортного обслуговування, інженерного забезпечення та благоустрою, захисту території від небезпечних природних і техногенних процесів, охорони природного та історико-культурної спадщини, черговості освоєння території.

3. План соціально-економічного розвитку міста чітко пов'язаний із ресурсами, виконавцями й термінами здійснення комплексу соціальних, демографічних, виробничих, економічних, екологічних, організаційно-господарських та інших практичних заходів і дій, які забезпечать ефективне розв'язання сукупності завдань у галузі сталого розвитку міста як системи.

Процес розробки стратегії розвитку розбивається на чотири послідовні етапи.

Передплановий етап. На цьому етапі створюються необхідні передумови для планування розвитку. Необхідно створити комітет із планування розвитку.

Перший етап планування передбачає відповідь на питання: Де ми знаходимося зараз? Для цього необхідно:

- провести дослідження сформованих тенденцій та особливостей розвитку місцевої громади (чисельність і склад місцевого населення, зайнятість і доходи, зміни в структурі економіки);
- реально оцінити співвідношення між потребами та можливостями економічного розвитку.

Другий етап планування. Головне питання: Чого ми прагнемо? Йдеться про вибір таких стратегічних цілей, які дійсно відповідають інтересам жителів місцевої громади й водночас можуть бути реалізовані.

Третій етап. Головне питання: Як ми можемо досягти бажаного? На цьому етапі необхідно зважити можливості й ресурси, а також визначити шляхи досягнення цілей, обраних на другому етапі планування розвитку.

Виокремлюють такі варіанти стратегій розвитку міста:

1. Стратегії розвитку території: природоохоронні програми; створення гарних умов проживання для працюючих за межами міста (програма використання переваг «спальних районів»); розвиток транспортної мережі міста; розвиток комунальної інфраструктури міста; розвиток житлового фонду міста тощо.

2. Стратегії розвитку людських ресурсів: розвиток соціальної структури міста; усунення безробіття та бідності; розвиток соціального страхування мешканців міста; кадрове забезпечення міської адміністрації та найважливіших муніципальних підприємств тощо.

3. Стратегії розвитку культури та туризму: розвиток туристичного бізнесу; розвиток організацій культури, науки, мистецтва; розвиток народних промислів і ремесел; розвиток історико-культурної спадщини міста тощо.

4. Стратегії розвитку підприємницького потенціалу міста: залучення нових підприємців (зовнішніх); розвиток ділової активності й розширення виробничої діяльності існуючих підприємств; розвиток або пожвавлення комерційної діяльності та роздрібною торгівлі (банківської, кредитної, оптової торгівлі); повернення підприємств, що перемістилися за межі міста; відкриття нових видів бізнесу; підвищення ефективності діючих підприємств тощо.

Вибір стратегії розвитку міста залежить насамперед від тих стратегічних ресурсів розвитку, якими володіє місто.

3. Фактори й умови економічного зростання та розвитку міст

Якщо економічне зростання визначити, як зростання сукупної чисельності працюючих, то таке зростання є результатом підвищеного попиту на робочу силу (викликаного зростанням попиту на вироблені в місті товари) або більш значної пропозиції робочої сили (пов'язаного з міграцією в місто).

Зростання економіки міста виражається в різних змінах на міському ринку праці, а саме:

- попит на робочу силу створюють експортно-орієнтовані підприємства місцевої промисловості. Завдяки процесу мультиплікації зростання експорту веде до зростання обсягів реалізації підприємств місцевої промисловості. Мультиплікатор зайнятості становить зміну в рівні сукупної зайнятості на одиницю змін в рівні зайнятості на експортно-орієнтованих підприємствах.

Зростання попиту підвищує рівень сукупної зайнятості та рівень заробітної плати в місті. Унаслідок змін у витратах на випуск експортної продукції та товарів місцевого споживання крива попиту змінюється.

- пропозиція робочої сили йде від жителів міста. Крива пропозиції має позитивний нахил у зв'язку з тим, що зростання міста приводить до зростання цін на житло й землю, змушуючи фірми платити більш високу заробітну плату, щоб компенсувати зростаючу вартість життя. Зростання пропозиції (викликається поліпшенням у якості навколишнього середовища та комунальних послуг) призводить до зростання рівня сукупної зайнятості та зниження рівня заробітної плати.

З економічним зростанням пов'язані вигоди та витрати. Велике місто може використовувати для своєї вигоди ефект масштабу у виробництві, роздрібній торгівлі та надання суспільних благ. Що стосується витрат, то в більшому місті вище вартість житла, більш значні відстані внутрішньоміських поїздок, вищі ступені забруднення, скупченості та злочинності.

Заходи, що вживаються міськими органами управління, можуть стимулювати економічне зростання шляхом зниження виробничих витрат на експортно-орієнтованих підприємствах і підприємствах місцевої промисловості. Безпосередні заходи включають проведення програм в області загальної та професійно-технічної освіти (які сприяють зростанню продуктивності праці), ефективне виробництво й надання комунальних послуг та розвиток інфраструктури. Непрямі заходи дають змогу підвищувати якість

життя в місті, тим самим залучаючи до міста робітників і знижуючи рівень заробітної плати.

Деякі міста намагаються привернути до себе фірми шляхом надання різних субсидій (податкові знижки, промислові облігації, державні позики та субсидії на інженерну підготовку промислових майданчиків).

Оскільки податки дозволяють утримувати місцеві комунальні служби, зниження податків може призвести до зниження витрат на утримання комунальних служб, що зробить місто менш привабливим для фірм.

Програми субсидій дають змогу залучати в місто нові фірми, зазвичай спричиняють порівняно малі вигоди для місцевих працівників, оскільки більшість нових робочих місць отримують ті, хто приїздить до міста. Програми субсидій досить часто сприяють зростанню одного міста за рахунок іншого, призводячи до неефективних рішень щодо розміщення підприємств.

Програми захисту навколишнього середовища можуть призвести до зростання рівня сукупної зайнятості. Вони знижують попит на робочу силу й одночасно підвищують пропозицію робочої сили. Якщо люди чутливо реагують на рівень забруднення, то зростання пропозиції буде більшим щодо зниження попиту, і місто буде рости.

Аналіз економічної бази дає змогу виявити тенденції в рівнях доходів і зайнятості в місті. У його основі лежить концепція, відповідно до якої місто зобов'язане заробляти «собі на життя» шляхом експорту продукції. Аналіз економічної бази може проводитися в три етапи:

- оцінка рівня зайнятості в експортно-орієнтованих галузях. Коефіцієнти локалізації дають помилкові показники зайнятості в експортно-орієнтованих галузях;
- розрахунок мультиплікатора, що становить співвідношення між рівнем сукупної зайнятості та кількістю робочих місць на експортно-орієнтованих підприємствах;
- прогнозування зростання обсягу експорту або рівня зайнятості.

Органи місцевого самоврядування використовують аналіз економічної бази для прогнозування попиту на місцеві громадські блага (школи, каналізація, пожежна охорона), а фірми – для прогнозування попиту на товари особистого споживання (бакалія, гастрономія, взуття).

Аналіз за методом «витрати-результати» набагато складніше, ніж аналіз економічної бази. У його основі лежить повний облік операцій в економіці, тому він дає змогу отримати точнішу оцінку діяльності експортно-орієнтованих підприємств і підприємств місцевої промисловості. Коефіцієнти витрат дозволяють узагальнити взаємодію між різними секторами, їх використовують для отримання мультиплікаторів доходу для кожної галузі.

Відомо, що методи аналізу економічної бази та «витрати-результати» мають низку недоліків, які обмежують їх придатність. Мультиплікатори приймаються постійними. Фактичний мультиплікатор зазвичай зростає у процесі зростання міста та змінюється одночасно зі зміною цін на фактори виробництва.

При використанні цих двох методів вважається, що заробітна плата в місті перебуває на постійному рівні. За їх допомогою проводиться оцінка горизонтального зсуву кривої попиту в місті, а не зміна рівня рівноважної зайнятості.

Головна увага при використанні обох методів приділяється факторам попиту в економіці, а органи місцевого самоврядування можуть стимулювати зростання шляхом надання комунальних послуг.

Зростання рівня зайнятості веде до зростання реальних доходів на душу населення завдяки: по-перше, прискоренню просування по службовій драбині, по-друге, зростанню показника виробничої активності. Еластичність реальних доходів відносно рівня сукупної зайнятості становить 0,40. Еластичність вище для домогосподарств із більш низьким рівнем освіти, для молодих або мігрантів, тому що такі домогосподарства отримують порівняно великі вигоди від переведення на більш високооплачувану роботу.

Державно-приватне партнерство – інструмент залучення приватних компаній до фінансування та управління об'єктами суспільної інфраструктури, включаючи широке коло галузей:

- на транспорті – для будівництва, експлуатації та обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури, впровадження систем управління рухом, організації роботи громадського транспорту тощо;

- у комунальному господарстві – для обслуговування житлового фонду та експлуатації комунальних мереж, а також прибирання вулиць, вивезення та утилізації відходів;

- в освіті та охороні здоров'я – для будівництва й обладнання приватними компаніями шкіл, лікарень та інших установ.

СПИСОК РЕКОМЕНДОВАННОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Буряк П. И. Основы экономики крупного города / П. И. Буряк. – М. : Экономика, 2009. – 647 с.
2. Бузырев В. В. Экономика жилищной сферы / В. В. Бузырев. – М. : ИНФРА-М, 2001. – 256 с.
3. Джекобс Дж. Города и богатство наций. Принципы экономической жизни / Дж. Джекобс. – Новосибирск, Сибирская гильдия управляющих, 2009. – 300 с.
4. Джекобс Дж. Экономика городов / Дж. Джекобс. – Новосибирск, НП «Сибирская Гильдия девелоперов и управляющих недвижимостью», 2008. – 380 с.
5. Джекобс Дж. Жизнь и смерть больших американских городов / Дж. Джекобс. – М. : Новое издательство, 2011. – 460 с.
6. Форрестер Дж. Динамика развития города / Дж. Форрестер. – М. : Прогресс, 1974 г. – 286 с.
7. Жуков Д. М. Экономика и организация жилищно-коммунального хозяйства города : учеб. пособие / Д. М. Жуков. – М. : Изд-во ВЛАДОС-ПРЕСС, 2003. – 96 с.
8. Занадворнов В. С. Экономика города. Вводный курс : учеб. пособие / В. С. Занадворнов, А. С. Занадворнова. – М. : ИКЦ «Академкнига», 2003. – 272 с.
9. Коробко В. И. Экономика городского хозяйства : учебное пособие для вузов / В. И. Коробко. – М. : Академия, 2008. – 158 с.
10. Морозова Т. Г. Городское хозяйство : учеб. пособие / Т. Г. Морозова, Н. В. Иванова. – М. : ИНФРА-М, 2010. – 368 с.
11. О'Салливан А. Экономика города / А. О'Салливан. – М. : ИНФРА-М, 2002. – 705 с.

12. Блэр А Рубл. Стратегия большого города / Блэр А Рубл. – М., Московская школа политических исследований, 2004. – 250 с.
13. Симионова Ю. Ф. Экономика города : учеб. пособие / Ю. Ф. Симионова. – М. – Ростов н/Д : ИЦ «МарТ», 2006. – 160 с.
14. Уфимцева Е. В. Организация производства на предприятиях городского хозяйства : учеб. пособие / Е. В. Уфимцева. – Томск : Изд-во Том. гос. архит.-строит. ун-та, 2012. – 119 с.
15. Чекалин, В. С. Экономика городского хозяйства : учеб. пособие / В. С. Чекалин. – СПб. : ГИЭУ, 2010. – 242 с.
16. Черняк В. З. Экономика города / В. З. Черняк, А. В. Черняк, И. В. Довдиенко. – М. : КНОРУС, 2010. – 368 с.

Навчальне видання

КОЮДА Олександр Павлович

ЕКОНОМІКА МІСТА

КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

*(для студентів усіх форм навчання освітнього рівня «бакалавр»
спеціальності 051 – Економіка)*

Відповідальний за випуск *Н. О. Волгіна*

Редактор *В. І. Шалда*

Комп'ютерний набір *О. П. Коюда*

Комп'ютерне верстання *І. В. Волосожарова*

План 2018, поз. 151Л

Підп. до друку 27.05.2019. Формат 60 × 84/16.

Друк на ризографі. Ум. друк. арк. 4,9

Тираж 50 пр. Зам. №

Видавець і виготовлювач:

Харківський національний університет
міського господарства імені О. М. Бекетова,
вул. Маршала Бажанова, 17, Харків, 61002.

Електронна адреса: rectorat@kname.edu.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи:

ДК № 5328 від 11.04.2017.